4
89

transpress

# modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Nahverkehr und Traditionspflege



# Nahverkehr und Traditionspflege

27 Straßenbahnbetriebe gibt es in der DDR. Sie befördern täglich etwa 4 Millionen Fahrgäste – zuverlässig und umweltfreundlich. In 24 Verkehrsbetrieben ist von den Beschäftigten die Betriebsgeschichte erlebbar gemacht worden: Historische Straßenbahnen und in einigen Fällen auch historische Kraftomnibusse sind Zeugen der technischen Entwicklung der Fahrzeuge des städtischen Nahverkehrs. Daß heute mehr als 80 Straßenbahnfahrzeuge und etwa 10 Omnibusse existieren, ist meist ein Verdienst der vielen einsatzfreudigen Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben und auch zahlreicher Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.

1 Dieser Beiwagen (Baujahr 1928) wurde am 10. September 1988 in Cottbus als historisches Fahrzeug restauriert übergeben.

2 Am 13. Februar 1988 konnte in Leipzig der 1910 gebaute Maximum-Triebwagen nach Restaurierung feierlich in Betrieb genommen werden.

3 Große Erfahrungen mit Fahrzeug-Ausstellungen und Traditionsfahrten hat die Arbeitsgemeinschaft 1/66 „Berliner Nahverkehr" des DMV u. a. mit Veranstaltungen in Berlin-Schmöckwitz gesammelt.

4 Zur Sammlung historischer Straßenbahnfahrzeuge in Dresden gehören der Tw 309 und der Bw 87.

5 Für Berlin typisch waren Doppeldeck-Autobusse, wie dieses erhalten gebliebene Exemplar aus dem Jahre 1957.

Fotos: U. Thomsch, Cottbus (1); R.-R. Scholze, Leipzig (2); R. Demps, Berlin (3 und 5); B. Sprang, Berlin (4);

1




2




3




4




5



modell eisenbahner

# inhalt 4/89

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

## modelleisenbahner

| | | |
|---|---|---|
| forum | Lesermeinungen / Veranstaltungen in der ČSSR | 2 |
| dmv teilt mit | Verbandsinformationen / wer hat – wer braucht? | 33 |
| anzeigen | suche/biete/tausche | 34 |
| international | Aufruf zum XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1989 | 36 |

## eisenbahn

| | | |
|---|---|---|
| kurzmeldungen | Inland/Ausland | 13/16 |
| historie | Vor 40 Jahren von der DR übernommen | 7 |
| international | Die Waldeisenbahn von Mesztegnyö (UVR) | 14 |
| fahrzeugarchiv | Die Baureihe 199.8 der Deutschen Reichsbahn | 11 |

## nahverkehr

| | | |
|---|---|---|
| kurzmeldungen | Straßenbahnen im Gespräch | 6 |
| mosaik | Zehn Jahre Präsidiumskommission Nahverkehrsfreunde | 4 |

## modellbahn

| | | |
|---|---|---|
| anlage | $H0_m$-Anlage „Drängetal" | 26 |
| tips | Anwendungsbeispiel einer Diodenmatrix | 22 |
| | Die Modelleisenbahn 1. Teil | 24 |
| | Tenderlokomotive der BR $65^{10}$ in TT | 25 |
| mosaik | Modellbahnfahrzeuge aus Bausteinen | 35 |
| vorbild-modell | Die Hochbauten des Bahnhofs Erfurt West 3. Teil | 17 |
| | Wagen der Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie 2. Teil | 28 |

**Titelbild**

Historische Straßenbahnen als Sachzeugen der Verkehrsgeschichte werden in der Öffentlichkeit viel beachtet. Dazu leisten Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR einen wichtigen Beitrag (s. a. nebenstehende Farbbildseite).
Der Tw 2 der „Halleschen Strassenbahn" wurde allerdings noch unter Obhut der dortigen Verkehrsbetriebe 1968 restauriert und fuhr zuvor fast 60 Jahre durch die Straßen von Plauen im Vogtland.
Foto: V. Emersleben, Berlin

**Redaktion**

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

**Herausgeber**

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



**Redaktionsbeirat**

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Oberingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

**Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 7. 3. 1989
Geplante Auslieferung: 10. 4. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 5/89: 5. 5. 1989

**Bezugsmöglichkeiten**

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

**Anzeigenverwaltung**

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

## Leser schreiben ...

**Werklokomotiven**
**– „me" 1/89, zweite Umschlagseite, Abb. 4 –**

Am 16. Mai 1988 wurde die 244 133 durch einen Auffahrunfall auf die 4-1316/4-1317 so stark beschädigt, daß sie spätere Zeit ausgemustert werden mußte.

Das BKK Bitterfeld kaufte vier Maschinen der BR 211, um sie in Doppeltraktion auf der Strecke Delitzsch Süd-West–Burgkemnitz einzusetzen (4-1314 [ex 211 026], 4-1315 [ex 211 030], 4-1316 [ex 211 031] und 4-1317 [ex 211 032]).

Die 211 031/4-1316 wird derzeit im Raw Dessau aufgearbeitet. Aus diesem Grund wurde die 211 024 angemietet und ist mit der Lok 4-1317 im Einsatz.

Als Ersatz für die 244 133 ist die 244 108 angemietet worden. Sie dient mit der Nummer 4-1255 auf dem Versandbahnhof Rangierzwecken und schiebt die Werkloks mit den Kohlenzügen zur Bandanlage.

Am 30. September 1988 kam aus dem Raw Dessau die Lokomotive 1-1122 (ex 254 058) zurück. Sie ist in Gemeinschaftsarbeit vom Raw Dessau und von der Zentralwerkstatt Gräfenhainichen neu aufgebaut worden.

Auf dem Gelände des Tagebaus Delitzsch Süd-West steht noch die 1-1121 (ex 254 089). Die Maschine ist aber schadhaft abgestellt.

*R. Jahn, Wolfen*

**Betriebsnummer stimmt nicht**

Das Heft 9/88 ist wieder einmal sehr gut gelungen und gefällt mir auch bezüglich der behandelten Themen.

Zur Abhandlung von Peter Zander auf den Seiten 22 und 23 sei noch ein Hinweis zur Beschriftung der G 8[1] von PIKO gestattet. Die Betriebsnummer stimmt auf keinen Fall. Von der KED Berlin wurden 38 Maschinen mit den Betriebsnummern 5151–5188 beschafft.

*H. Schünemann, Seesen (Harz), BRD*

**Dank**

Für die gute Hand beim Gestalten des „me" möchte ich mich endlich einmal bei Ihnen bedanken.

Um den künftigen Erfolg bin ich nicht bange, denn wenn man die Entwicklung der Zeitschrift in den zurückliegenden Jahren betrachtet, dann hat sich doch stetig eine mehr oder minder positive Entwicklung gezeigt.

Wenn der „me" auf diesem Gleis weiterfährt, bleibt die Zeitschrift bestimmt nicht auf der Strecke! Mögen also die Weichen für den „me" immer richtig gestellt sein und die Signale auf „Fahrt frei" stehen.

Das wünscht Ihr langjähriger Leser

*H. Langemeier, Herbesthal (Belgien)*

## Leser fragen ...

**Wer kann helfen?**

Zur Absicherung neuer Modellentwicklungen suchen wir dringend eine Gravierfräsmaschine für Werkzeuggravuren (Fabrikat Sempuco o. ä.). Bieten im Bedarfsfall als Tauschobjekt Mechaniker-Drehmaschine komplett mit Zubehör.

*Angebote an: „technomodell", PSF 51, Dresden, 8080*

## Leser antworten ...

**Noch einmal: Der Privilegierte Durchgangsverkehr – „me" 5 bis 7/88 –**

Nach Veröffentlichung dieser Beitragsfolge erhielten Autor und Redaktion einige ergänzende Hinweise, wofür den Herren Dr. M. Braun, Bernd Kuhlmann, Karl Henke, Joachim Bennewitz, H. Schaarschmidt, Karl-Fritz Zillmann sowie den Lesern, die auf Druckfehler bei Ortsnamen hinwiesen, gedankt sei.

Der Zugverkehr auf der Strecke Eibau–Zittau über Varnsdorf wurde am 11. März 1951 aufgenommen, der von Görlitz nach Zittau über Hagenwerder am 23. Dezember 1948.

Der Zugverkehr über das polnische Territorium soll aber gemäß den Unterlagen des Verwaltungsarchivs im Ministerium für Verkehrswesen nach der neuen Grenzfestlegung bis etwa Herbst 1946 bestanden haben. Nur handelt es sich hier nicht um einen Privilegierten Verkehr, da vertraglich derartiges Privileg nicht eingeräumt war.

Der vermutete Gebietsaustausch zwischen Raun und Vojtanov fand tatsächlich statt. Das Gebiet wurde laut Staatsvertrag vom 22. Oktober 1937 von der ČSR an das Land Sachsen gegen ein Waldgebiet im Revier Rautenkranz abgetreten.

Daß die Züge von Oberschreiberhau (heute Szklarska Poreba) nach Polaun (heute Kořenov) am Haltepunkt Strickerhäuser (heute Harrachov) erneut deutsches Territorium befuhren, stellt keinen Privilegierten Durchgangsverkehr dar, denn bei den Zügen handelte es sich um grenzüberschreitende Züge im Wechselverkehr.

Das 7,1 km lange Stück auf dem Territorium der BRD zwischen Wartha und Gerstungen, das von der DR betrieben wurde, ist im Juni 1988 der BRD übergeben worden. Die DB wird diesen Abschnitt mit den Bahnhöfen Wommen und Herleshausen abbauen.

Die Strecke Vacha–Motzlar war mindestens seit 28. Januar 1949 in Betrieb, in Philippsthal Süd hielten die Züge nicht. Die Strecke wurde am 1. September 1952 stillgelegt und die Neubaustrecke Vacha–Unterbreizbach am 30. November 1952 in Betrieb genommen.

*E. Preuß, Berlin*



Wie im „me" 3/89 auf Seite 24 bereits angekündigt, gibt es am 22. April 1989 wieder einen Tag der offenen Tür im Feldbahngelände Dresden-Klotzsche. Akteur dieser Veranstaltung ist die Gruppe „Historische Feldbahn" Dresden der Arbeitsgemeinschaft 3/7 des DMV. Das Foto, entstanden am 23. April 1988, zeigt einen Feldbahnzug in Dresden-Klotzsche und einen historischen Postomnibus des ADMV Cottbus.
Foto: J. Lehmann, Dresden

## Nachruf



**Am 19. Januar 1989 verstarb im Alter von 83 Jahren Reichsbahn-Direktor Dr.-Ing. eh. Hans Wendler.**

Hans Wendler wurde am 16. Juli 1905 in Berlin geboren. Bereits mit 21 Jahren war er Ingenieur, und ein Jahr später meldete er sein erstes Patent an. Bei den Firmen Siemens und Borsig wirkte Wendler in deren Konstruktionsabteilungen. Nach dem zweiten Weltkrieg war er für die Stromversorgung der Berliner U-Bahn zuständig. 1948 kehrte Hans Wendler zur DR zurück und wurde vom späteren Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, mit der Weiterentwicklung der Kohlenstaublokomotive betraut. Insgesamt erhielten 118 Dampflokomotiven der DR die von ihm entwickelte Feuerungsart.

Keine andere Bahnverwaltung hatte so viele Kohlenstaublokomotiven. Für die bahnbrechende Entwicklung wurde Hans Wendler 1949 mit dem Nationalpreis der DDR ausgezeichnet. 1987 reichte der Fachmann sein 35. Patent ein. Mit 83 Jahren ging er noch regelmäßig an seinen Arbeitsplatz in der Rbd Ausbesserungswerke. Hier war er für stationäre Heizanlagen verantwortlich. Mehrmals besuchte Dr. Hans Wendler Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV. Neben vielen Erinnerungen an ihn wird sicherlich die Erhaltung der Kohlenstaublokomotive 52 9900 beitragen.

**Jubiläumsfilm ist fertig**
Das Filmstudio der Zentralstelle für Bildung des Ministeriums für Verkehrswesen (ZfBV) hat einen 21minütigen Farbfilm mit dem Titel „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden" produziert.
Den roten Faden bildet eine Zugfahrt von Leipzig nach Dresden in unseren Tagen. Somit immer wieder die Gegenwart vor Augen führend, werden anhand teilweise einmaliger Archivdokumente geschichtliche Fakten und Zusammenhänge über den Streckenbau und seine Auswirkungen vermittelt sowie bauliche Veränderungen an markanten Punkten der LDE-Linie nachvollzogen (z. B. Leipzig Hauptbahnhof, Einschnitt von Machern, Elbbrücke Riesa, ehemaliger Oberauer Tunnel, Bahnhof Niederau, Bahnhof Dresden-Neustadt).
Natürlich spielt auch der Nachbau der SAXONIA im Jahre 1988 eine Rolle. Höhepunkt dabei sind wohl die Filmaufnahmen ihrer ersten Probefahrt.
Die 35-mm-Kopien dieses Filmes können ab sofort ausgeliehen werden (Bestell-Nr. 1.22), die 16-mm-Kopien stehen voraussichtlich ab Herbst zur Verfügung.
Der Filmverleih der ZfBV ist umgezogen, hier die neue Anschrift:
Erich-Steinfurth-Straße 7, Berlin, 1017 (unmittelbar am Hauptbahnhof). Telefon: Basa 2 28 69/Post 4 92 28 69.
*B. Sprang, Berlin*

**Feuerlose Dampflok bei der DR**
Wohl jedem Eisenbahnfreund bekannt sind die zur Zeit noch in größerer Stückzahl im Betriebseinsatz befindlichen Kleinloks der BR 100.1-8. Diese Maschinen sind jedoch inzwischen zum größten Teil verschlissen.
Ein Teil der Fahrzeuge wurde zwischenzeitlich durch Lokomotiven der Baureihe 101/102 ersetzt. Jedoch rechtfertigt der relativ hohe Verbrauch an Dieselkraftstoff und Öl nicht immer deren Einsatz.
Da das Raw Meiningen eine relativ hohe Stückzahl an Dampfspeicherloks für die Industriebetriebe gebaut hat, entschloß sich die DR, eine solche Maschine für Rangierarbeiten auf einem Bahnhof der Rbd Cottbus zu testen. Gute Möglichkeiten bestehen dazu vor allem in den Industriebezirken Cottbus und Halle. Hier sind oft in Bahnhofsnähe Heizkraftwerke oder Industriebetriebe vorhanden, in denen aus Rohbraunkohle Dampf hergestellt werden kann. Vertraglich geregelt, könnten die DR-Loks hier Dampf aufnehmen.
Die während des Versuchsbetriebes gesammelten Erfahrungen sind als positiv zu bewerten. Der Dampf wird billig erzeugt, der Ölverbrauch ist gering, der Einsatz volkswirtschaftlich gerechtfertigt.
Wie von zuständigen Stellen verlautet, werden seit dem 1. April 1989 zahlreiche Dampfspeicherloks für den Rangierdienst auf geeigneten Bahnhöfen beschafft.
Viel Diskussionsstoff bot die Numerierung. Da es sich aber weitestgehend um eine Einheitslokomotive handelt, wurde sie als Baureihe 80.2 bezeichnet.
Die für den Versuchsbetrieb genutzte Maschine lief allerdings noch ohne EDV-Nummer.

*Foto: G. Paul, Hoyerswerda*




**In eigener Sache**
Der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen sucht für ein Buchvorhaben historisches und aktuelles Bildmaterial über die **Sowjetischen Eisenbahnen.** Und zwar werden sowohl Schwarzweißfotos als auch Farbvorlagen (Papier und Diapositiv) über Fahrzeuge, Bahnhöfe, Brücken usw. sowie über Alltagsszenen bei den SŽD benötigt.
Jede Einsendung wird innerhalb von zwei Monaten beantwortet; die für eine Veröffentlichung geeigneten Aufnahmen verbleiben bis zur endgültigen Auswahl im Verlag und werden bei Verwendung honoriert. Alle Unterlagen, Fotos und Dias bitten wir einzeln mit Anschrift sowie Aufnahmedaten zu versehen.
Zuschriften bitte an: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Lektorat Eisenbahn/Schienenverkehr, Französische Straße 13/13, Berlin, DDR - 1086.

**Was fuhr nach Friedland?**
Wer kann Angaben über den konkreten Dampflokeinsatz auf der regelspurigen Nebenbahn Neubrandenburg–Friedland (Meckl.) bzw. den Wagenpark (s. a. „me" 11/84) besonders nach 1945 machen? Ich bin auch an anderen Informationen interessiert. Fahrpläne, Zeitungsartikel, Lagepläne, Zeichnungen, persönliche Erinnerungen, Karten, Akten, Archivmaterial und Fotos (alles auch leihweise)
*Th. Kunsch,*
*Joliot-Curie-Straße 5,*
*Neubrandenburg, 2000*

## Veranstaltungen in der ČSSR

Anläßlich des 150jährigen Bestehens der Eisenbahnen auf dem Gebiet der ČSSR veröffentlicht „me" nachstehend eine Übersicht über die in diesem Zusammenhang geplanten Veranstaltungen. Für deren Einhaltung kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

**Ausstellungen**
Zur *Geschichte der Eisenbahntechnik* auf dem Messegelände in Brno vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr
*Fahrzeug-Ausstellung* im Bahnhof Břeclav vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr
*Fahrzeugvorführungsfahrten* in Brno-Horni Herespice am 24. und 25. Juni sowie 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989
*Foto- und Kunst-Ausstellung* im Kulturhaus Břeclav vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr
*Modelleisenbahn-Ausstellung* im Technischen Museum Brno vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr

**Sonderfahrten**
1. *Strecke Brno hl. n.–Rajhrad–Podivin–Břeclav* am 24., 25., 27., 28. und 29. Juni
sowie am 1., 2., 4., 5., 8., 9. und vom 11. bis 16. Juli 1989
Brno hl. n. ab 8.15 Uhr und 12.40 Uhr, Břeclav an 10.20 Uhr und 14.45 Uhr; ab Břeclav 12.15 Uhr und 16.25 Uhr, an Brno 13.25 Uhr und 17.35 Uhr. Lokomotiven: BR 387.0 und 498.1
2. *Strecke Břeclav–Lednice* am 24., 25., 27. bis 30. Juni
sowie am 1., 2., vom 4. bis 9. und vom 11. bis 16. Juli 1989
Břeclav ab 8.03 Uhr, 10.45 Uhr, 13.15 Uhr und 14.48 Uhr, Lednice an 8.33 Uhr, 11.12 Uhr, 13.47 Uhr und 15.13 Uhr, Lednice ab 9.35 Uhr, 12.15 Uhr, 14.00 Uhr und 15.22 Uhr, Břeclav an 10.02 Uhr, 12.48 Uhr, 14.25 Uhr und 15.45 Uhr.
Lokomotiven: BR 422.0 und Triebwagen M 131.1
3. *Strecke Brno–Slapanice–Hodějice* am 24. und 25. Juni
sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989
Brno ab 10.10 Uhr und 14.20 Uhr, Hodějice an 11.10 Uhr und 15.30 Uhr; Hodějice ab 11.50 Uhr und 16.10 Uhr, Brno an 12.55 Uhr und 16.48 Uhr.
Lokomotiven: BR 475.1 und 556.0
4. *Strecke Brno–Moravský Krumlov* am 24. und 25. Juni
sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989
Brno ab 8.40 Uhr, an Moravský Krumlov 9.50 Uhr, ab 11.25 Uhr, Brno an 12.30 Uhr.
Lokomotive: BR 434.0
5. *Strecke Brno–Oslavany* am 24. und 25. Juni
sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989
Brno ab 12.10 Uhr, Oslavany an 14.02 Uhr, ab 14.15 Uhr, Brno an 15.40 Uhr.
Lokomotive: BR 423.0
6. *Strecke Brno– Bilovice–Adamov–Blansko*
am 24. und 25. Juni
sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989
Brno ab 9.00 Uhr und 14.20 Uhr, Blansko an 10.15 Uhr und 15.52 Uhr, ab Blansko 11.05 Uhr und 16.30 Uhr, an Brno 12.00 Uhr und 17.30 Uhr.

**Teilnehmerpreise**
Fahrten auf 1. Strecke mit Platzkarte (Hin- und Rückfahrt) 28 Kronen, Fahrten auf den übrigen Strecken mit Platzkarte (Hin- und Rückfahrt) je 20 Kronen. Für Kinder im Alter von 5 bis 10 Jahren ist der halbe Fahrpreis zu entrichten. Fahrkarten können jeweils an den zur Abfahrt bereitstehenden Zügen erworben werden.
*W. Bahnert, Leipzig*

## Zehn Jahre Präsidiumskommission Nahverkehrsfreunde

Längst sind die im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR organisierten Nahverkehrsfreunde in der gesamten Republik bekannt. Ihre vielfältige Öffentlichkeitsarbeit wird von breiten Kreisen der Bevölkerung hoch anerkannt. In den meisten Städten unseres Landes, wo die Straßenbahn als ökonomisches und umweltfreundliches Nahverkehrsmittel täglich beachtliche Beförderungsaufgaben übernimmt, wirken Nahverkehrsfreunde des DMV, helfen sie, Traditionen zu pflegen. Historisch wertvolle Sachzeugen des städtischen Nahverkehrs werden in mühevoller Kleinarbeit wieder aufgebaut und fahrbereit gemacht – eine Freizeitarbeit, die zugleich gesellschaftlich eine außerordentlich wertvolle ist.
Doch werfen wir einen Blick in die Vergangenheit, in die Mitte der 60er Jahre. Der DMV war gerade gegründet, da hatten in dieser Organisation bereits einige Nahverkehrsfreunde ein interessantes Betätigungsfeld gefunden. Sie fotografierten, stellten Informationen zusammen, erarbeiteten Wagenparkstatistiken. Exkursionen zu anderen Nahverkehrsbetrieben gehörten ebenfalls dazu. Die Freunde des Nahverkehrs, meist in den unterschiedlichsten Arbeitsgemeinschaften des DMV organisiert, begannen zugleich, sich für alte Straßenbahnwagen zu engagieren. Und das geschah zu einer Zeit, als in den großen Straßenbahnbetrieben mehr und mehr eine neue Fahrzeuggeneration zum Einsatz gelangte. Bald gehörten hier TATRA-Züge zum täglichen Bild und verdrängten im erheblichen Maße Altbaufahrzeuge. In der Hauptstadt Berlin wurde der Wagenpark zunächst durch das Rekoprogramm weitestgehend vereinheitlicht.
Diese Tatsachen beschleunigten vielerorts den gemeinsamen Willen Gleichgesinnter, Sammlungen historischer Straßenbahnfahrzeuge aufzubauen. Oft waren es Mitglieder des DMV, die mit den jeweiligen Verkehrsbetrieben, der staatlichen Bahnaufsicht, den Abteilungen für Kultur der Räte der Städte bzw. des Magistrats von Berlin, der Kammer der Technik und dem Kulturbund historische Straßenbahnfahrzeuge vor der Verschrottung retteten. Das aber war nur die eine Seite der Medaille. Für die Restaurierung dieser Fahrzeuge mußte nicht nur handwerkliches Geschick unter Beweis gestellt, sondern zunächst die Geschichte der nun meist abgestellten Fahrzeuge erforscht werden – und das bis ins kleinste Detail, ob Fahrgestell, Wagenkasten oder elektrische Anlage des jeweiligen Veteranen.
Nach vielen Jahren angestrengter Freizeitarbeit wurden die historischen Wagen dann in Betrieb genommen. Diese Ereignisse entwickelten sich in der Regel zu einem Höhepunkt im Leben der betreffenden Arbeitsgemeinschaften, vielfach unter großer Anteilnahme der Bevölkerung. Doch damit wurden die

## Historische Straßenbahnfahrzeuge und Omnibusse in der DDR

Im Gegensatz zu den Eisenbahnfahrzeugen gehören diese Sachzeugen der Verkehrsgeschichte verschiedenen örtlichen Rechtsträgern. Zu unterscheiden sind einsatzfähige historische Fahrzeuge bei den jeweiligen Verkehrsbetrieben und jene, die sich nicht einsatzfähig in Museen und Privatsammlungen befinden. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge steht gemäß dem Denkmalpflegegesetz der DDR aus dem Jahre 1975 unter Denkmalschutz. Exponate der Museen bedürfen nicht dieser Regelung.

**Tabelle 1** Historische Straßenbahnwagen in der DDR

| Stadt/Standort/ Verkehrsbetrieb in | Wagennummer | ehemaliger Eigentümer | Spurweite (mm) | Baujahr/ Umbauzustand | in Betrieb seit | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bad Schandau | Tw 5 | Kirnitzschtalbahn | 1 000 | 1928 | 24. 10. 1982 | |
| | Tw 9 | Lockwitztalbahn | 1 000 | 1925/1935 | 28. 6. 1980 | Einachsdrehgest., ex Dresden 240 101-8 |
| Berlin | Pfwg 573 | Große Berliner Pferde-Eisenbahn A.-G. | 1 435 | 1885 | im Bau | 1987 ex Werder (Havel) |
| | Tw 2082 | Große Berliner Straßenbahn | 1 435 | 1901 | 3. 5. 1987 | ex BVG H 26 |
| | Bw 808 | Große Berliner Straßenbahn | 1 435 | 1906 | 3. 5. 1987 | ex BVG 1032 |
| | Tw 2990 | Große Berliner Straßenbahn | 1 435 | 1910 | 30. 8. 1981 | ex BVG 5279 |
| | Tw 68 | Städtische Straßenbahn Berlin | 1 435 | 1910 | 6. 10. 1973 | ex BVG 5366 |
| | Tw 14 | Flachbahn der Hochbahn-gesellschaft | 1 435 | 1926 | im Bau | ex BVG 4362 |
| | Tw 10 | Städtische Straßenbahn Cöpenick | 1 435 | 1903 | 21. 6. 1969 | ex BVG A 277 |
| | Tw 3110 | Berliner Straßenbahn | 1 435 | 1899/1923 | 17. 10. 1974 | ex BVG A 118 |
| | Bw 1420 | Berliner Straßenbahn | 1 435 | 1921 | 23. 9. 1984 | |
| | Bw 1688 | Berliner Straßenbahn-Betriebs-G.m.b.H. | 1 435 | 1898/1928 | im Bau | |
| | Tw 5256 | Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft | 1 435 | 1912/1925 | 1. 10. 1978 | |
| | Tw 958 | Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft | 1 435 | 1906/1927 | 12. 12. 1976 | |
| | Tw 3802 | Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft | 1 435 | 1927/1934 | 3. 8. 1981 | |
| | Tw 3493 | Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) | 1 435 | 1927/1936 | 10. 5. 1985 | |
| | Bw 1707 | BVG | 1 435 | 1950 | 30. 9. 1979 | LOWA-Beiwagen ex Dessau 106 |
| | Tw 5274 | BVG | 1 435 | 1912/1952 | 17. 5. 1973 | |
| | A 180 | BVG | 1 435 | 1952 | 25. 5. 1987 | Kastenschlepper Berolina-Fahrg. |
| | G 107 | BVG | 1 435 | 1944 | 7. 9. 1986 | Kastenlore auf Berolina-Fahrg. |
| | G 193 | BVG | 1 435 | 1944 | 25. 5. 1987 | Drehschemelwagen |
| | G 255 | BVG | 1 435 | 1925 | 25. 5. 1987 | Motorkipplore |
| | S 2 | BVG | 1 435 | 1953 | 25. 5. 1987 | Salzlore |
| Brandenburg | Tw 30 | Brandenburger Straßenbahn | 1 000 | 1912 | 11. 6. 1986 | |
| Cottbus | Tw 24 | Städtische Straßenbahn | 1 000 | 1928 | 10. 4. 1986 | 1984 ex Görlitz Tw 24, Wumag |
| | Bw 13 | Städtische Straßenbahn | 1 000 | 1928 | 10. 9. 1988 | 1986 ex Bad Schandau Bw 13 |
| Dessau | Tw 30 | Dessauer Straßenbahn | 1 435 | 1925 | 1988 | 1988 ex Leipzig 1401 |
| Dresden | Tw 309 | Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft in Dresden | 1 450 | 1902 | 1968 | Berolina-Fahrgestell |
| | Bw 87 | Dresdener Straßenbahn-Gesellschaft | 1 450 | 1911 | 1971 | ex 337 |
| | Tw 937 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1927 | 1972 | Union-Fahrgestell |
| | Bw 307 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1912 | 1971 | |
| | Tw 1660 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1925/1949 | 1980 | MAN-Tw |
| | Bw 1135 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1919/1972 | 1986 | |
| | Bw 1314 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1929/1972 | 1972 | |
| | Tw 1820 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1938/1972 | 1972 | Kleiner Hecht, ex 1831 |
| | Bw 1219 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1925/1972 | 1973 | |
| | Tw 1716 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1931/1972 | 1972 | Großer Hecht, ex 1722 |
| | Tw 734 | Städtische Straßenb. Dresden | 1 450 | 1913/1972 | 1986 | MAN-ER-Tw |
| Erfurt | Tw 92 | Erfurter Verkehrs-Aktiengesellschaft | 1 000 | 1938 | 1983 | |
| Gera | Tw 29 | Geraer Straßenbahn | 1 000 | 1905 | 1967 | 1966 ex Plauen Tw 25 |
| | Tw 1 | Geraer Straßenbahn | 1 000 | 1928 | 1982 | |
| Görlitz | Tw 29 | Görlitzer Straßenbahn | 1 000 | 1897 | 1972 | 1909 ex Bromberg |
| | Tw 23 | Görlitzer Straßenbahn | 1 000 | 1928 | 31. 10. 1986 | |
| Gotha | Tw 56 | Thüringerwaldbahn | 1 000 | 1929 | 1979 | |
| | Tw 82 | Thüringerwaldbahn | 1 000 | 1929 | 1979 | |
| | ABw 101 | Thüringerwaldbahn | 1 000 | 1929 | 1987 | Gepäcklore |
| Halberstadt | Tw 31 | Straßenbahn Halberstadt | 1 000 | 1939/1980 | 1980 | |
| Halle (Saale) | Tw 2 | Hallesche Straßenbahn | 1 000 | 1911 | 1968 | 1968 ex Plauen Tw 40 |
| | Tw 401 | Städtische Straßenbahn Halle | 1 000 | 1928 | 1982 | |
| | Tw 410 | Städtische Straßenbahn Halle | 1 000 | 1928 | 1982 | |
| | Bw 260 | Städtische Straßenbahn Halle | 1 000 | 1928 | 1982 | |
| | Tw 78 | Merseburger Überland-bahnen A.-G. | 1 000 | 1912/1919 | 1982 | |

| Stadt/Standort/ Verkehrsbetrieb in | Wagennummer | ehemaliger Eigentümer | Spurweite (mm) | Baujahr/ Umbau/ Zustand | in Betrieb seit | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bw 193 | Merseburger Uberlandbahnen A.-G. | 1 000 | 1941 | 15. 10. 1988 | |
| Jena | Tw 26 | Straßenbahn Jena | 1 000 | 1929 | 1976 | 1976 ex Eisenach Tw 19 |
| Karl-Marx-Stadt | Tw 69 | Chemnitzer Straßenbahn | 925 | 1915 | 1980 | ex 169 |
| | Tw 15 | Chemnitzer Straßenbahn | 925 | 1925 | 1988 | |
| Leipzig | Pfwg 95 | Leipziger Pferdeeisenbahn | 1 458 | 1880 | 1972 | Nachbau |
| | Bw 86 | Leipziger Elektrische Straßenb. | 1 458 | 1896 | 1965 | |
| | Tw 179 | Leipziger Elektrische Straßenb. | 1 458 | 1900 | 1965 | |
| | Tw 308 | Große Leipziger Straßenbahn | 1 458 | 1896 | 1936 | |
| | Tw 500 | Große Leipziger Straßenbahn | 1 458 | 1906 | 30. 10. 1971 | |
| | Tw 809 | Große Leipziger Straßenbahn | 1 458 | 1913 | 30. 4. 1983 | |
| | Bw 751 | Große Leipziger Straßenbahn | 1 458 | 1913 | 1972 | |
| | Tw 1043 | Große Leipziger Straßenbahn | 1 458 | 1930 | 1972 | Mitteleinstieg-Tw |
| | Bw 2012 | Große Leipziger Straßenbahn | 1 458 | 1928 | 1972 | |
| | Tw 20 | Leipziger Außenbahn A.-G. | 1 458 | 1910 | 14. 2. 1988 | |
| | Tw 1601 | Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) | 1 458 | 1951 | 1972 | LOWA-Triebwagen |
| Magdeburg | Tw 138 | Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft | 1 435 | 1915 | 1977 | nicht einsatzfähig |
| | Bw 300 | Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft | 1 435 | 1914 | 1977 | nicht einsatzfähig |
| | Tw 124 | Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft | 1 435 | 1928/1976 | 1985 | |
| | Bw 345 | Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft | 1 435 | 1898/1929 | | geplant |
| | Tw 70 | Magdeburger Straßenbahnen AG | 1 435 | 1943/1973 | 28. 4. 1984 | kleiner Hecht |
| Naumburg | Tw 17 | Naumburger Straßenbahn | 1 000 | 1928 | 1986 | 1978 ex Halle 643 |
| Nordhausen | Tw 23 | Straßenbahn Nordhausen | 1 000 | 1934 | 1987 | |
| Plauen | Tw 21 | Plauener Straßenbahn | 1 000 | 1905 | 1965 | |
| Rostock | Tw 26 | Rostocker Straßenbahn A.-G. | 1 440 | 1926/1930 | 1981 | |
| Schöneiche | Tw 34 | Straßenbahnverband Kalkberge-Rüdersdorf | 1 000 | 1928 | 1975 | |
| | Bw 20 | Straßenbahnverband Kalkberge-Rüdersdorf | 1 000 | 1928 | 1975 | |
| Schwerin | Tw 26 | Städtische Straßenbahn Schwerin | 1 435 | 1926 | 1981 | |
| Strausberg | Tw 1 | Strausberger Eisenbahn | 1 435 | 1921 | im Bau | |
| Woltersdorf | Tw 2 | Woltersdorfer Straßenbahn | 1 435 | 1913 | 17. 5. 1988 | |
| | Tw 7 | Woltersdorfer Straßenbahn | 1 435 | 1943 | 1979 | erster KSW-Tw |
| | Bw 22 | Woltersdorfer Straßenbahn | 1 435 | 1944 | im Bau | KSW-Bw |
| | Bw 24 | Woltersdorfer Straßenbahn | 1 435 | 1944 | im Bau | ex Bw 26 A |
| Zwickau | Tw 7 | Zwickauer Straßenbahn | 1 000 | 1912 | 1969 | 1968 ex Plauen Tw 44 |
| Verkehrsmuseum Dresden | Pfwg 627 | Große Berliner Pferde-Eisenbahn A.-G. | 1 435 | 1890 | 1959 | 1957 ex Berlin BVG G 209 |
| | Pfwg 106 | Dresdener Straßenbahngesellschaft | 1 450 | 1886 | 1952 | |
| | Tw 761 | Dresdener Straßenbahngesellschaft | 1 450 | 1896 | 1951 | |
| | Tw 1702 | Städtische Straßenbahn Dresden | 1 450 | 1931 | 1972 | Großer Hecht |
| | Lok 36 | Forster Stadteisenbahn | 1 000 | 1893 | 1966 | 1966 ex Forst |
| | Tw 64 | Leipziger Elektrische Straßenbahn | 1 458 | 1896 | 1965 | 1965 ex Leipzig |
| | Lok 3 | Straßenbahn Meißen A.-G. | 1 000 | 1899 | 1963 | |
| Dresden | Tw 296 | Dresdener Straßenbahn-Gesellschaft | 1 450 | 1898 | 1979 | Gaststätte Maygarten, ex 3187 |
| Ruppertsgrün | Tw 42 | Plauener Straßenbahn | 1 000 | 1912 | 1974 | Garten Mensdorf |
| | Tw 48 | Plauener Straßenbahn | 1 000 | 1912 | 1974 | Garten Mensdorf |

**Tabelle 2** Historische Kraftomnibusse und Obusse

| Stadt/Standort/ Verkehrsbetrieb in | Wagennummer | ehemaliger Eigentümer | Baujahr/ Umbau/ Zustand | in Betrieb seit | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| Berlin | DD 750 | Allgemeine Berliner Omnibus-Aktienges. ABOAG | 1928 | 1984 | Typ NAG Märk. Museum |
| | DD 698 | Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) | 1934 | 1988 | Typ D34 Märk. Museum |
| | DD 010 | Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) | 1957 | 1974 | Typ DO 56 BVB |
| | Obus 1119 | Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) | 1969 | geplant | Typ 9 Tr/14 Märk. Museum |
| Dresden | 4 | Städtische Straßenbahn Dresden | 1938 | 1986 | Dreiachser Büssing |
| Karl-Marx-Stadt | 3574 | VEB Kraftverkehr | 1955 | 1986 | IFA H6B Linie |
| Lakoma (Dr. Kühn) | | Deutsche Reichspost | 1929 | 1983 | NAG-Alpenpost |
| Wittenberg (Sirp) | | | 1969 | 1980 | Garant 30K |

Aufgaben keinesfalls geringer. Neben weiteren zu restaurierenden Fahrzeugen mußten nun die bereits aufgebauten Veteranen gewartet und instand gehalten sowie fast ausschließlich aus eigenen Reihen Fahrpersonale gestellt werden. Ein fast vergessener Beruf wurde darüber hinaus wieder belebt: der Schaffner. Um dieses Hobby künftig noch wirkungsvoller zu fördern, beschloß das Präsidium des DMV am 1. März 1979 die Gründung der Kommission für Nahverkehrsfreunde. Bis dahin hatte die Kommission für Eisenbahnfreunde auch die Interessen der Nahverkehrsfreunde wahrgenommen.

Durch die neue Kommission konnte die Arbeit wesentlich intensiviert und vertieft werden. Waren die Nahverkehrsfreunde in der Regel zunächst noch Mitglieder anderer Arbeitsgemeinschaften des DMV, wandelte sich dieses Bild zu Beginn der 80er Jahre wesentlich. Es entstanden neue Arbeitsgemeinschaften, in denen ausschließlich Nahverkehrsfreunde organisiert sind.

Durch die zielgerichtete zehnjährige Arbeit der Kommission für Nahverkehrsfreunde beim Präsidium gibt es heute im DMV 470 aktive Nahverkehrsfreunde in 14 eigenständigen und 6 anderen Arbeitsgemeinschaften. In der Kommission für Nahverkehrsfreunde, die seit ihrem Bestehen von Heinz Haase, Dresden, geleitet wird, arbeiten 14 Mitglieder aus 7 Bezirksvorständen aktiv mit.

Dabei stehen folgende Aufgaben im Vordergrund:

– Anleitung der Arbeitsgemeinschaften,
– Erfahrungsaustausche und Informationsgespräche zwischen den Arbeitsgemeinschaften, um gleichgelagerte Probleme zentral lösen zu können,
– Teilnahme der Nahverkehrsfreunde an kommunalen Höhepunkten in den einzelnen Territorien,
– wirksame Arbeit der Nahverkehrsfreunde in den Bezirksvorständen des DMV,
– Unterstützung bei der Zusammenarbeit mit den Nahverkehrsbetrieben,
– Orientierungen und Empfehlungen für
● die Restaurierung, Pflege und den Einsatz historischer Fahrzeuge,
● die Erforschung der Betriebsgeschichte der jeweiligen Nahverkehrsbetriebe,
● die Berufswerbung,
● die Unterstützung der Nahverkehrsbetriebe bei den Beförderungsaufgaben,
– Mitarbeit bei der Gestaltung des Verbandsorgans, der Zeitschrift „modelleisenbahner", und den von der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV herausgegebenen „Verkehrsgeschichtlichen Blättern".

Wie bereits angedeutet, haben die Nahverkehrsfreunde unseres Verbandes in den letzten Jahren beachtliche Leistungen bei der Bewahrung des technischen Erbes vollbracht. Erinnert sei an die inzwischen von Verbandsmitgliedern betreuten Omnibusse, an das Engagement zur Erhaltung der Kirnitschtalbahn und an die Leistungen der Berliner Freunde anläßlich der Jubiläumsfeierlichkeiten in der Hauptstadt vor zwei Jahren. Ein weiteres, bemerkenswertes Ereignis ließ erst kürzlich im „me" auf der Mitteilungsseite des DMV von sich reden: die neugegründete Arbeitsgemeinschaft „Obus"!

Das zehnjährige Bestehen der Präsidiumskommission markiert also einen wichtigen Meilenstein in der Arbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.

*Kommission für Nahverkehrsfreunde beim Präsidium des DMV*

# nah verkehr kurzmeldungen

## Achtachser von TATRA

Unter der Typenbezeichnung KT8D5 wurde in den Prager TATRA-Werken ein neuer Gelenkstraßenbahnwagen entwikkelt, der künftig das Bild des städtischen Nahverkehrs in der ČSSR bestimmen soll. Es handelt sich um einen dreiteiligen Zweirichtungswagen mit vier angetriebenen Drehgestellen. Die Motorleistung beträgt 8 × 45 kW. Das Fahrzeug erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h und verfügt über eine Thyristor-Ausrüstung mit Pulsstellern. Sie reduzieren beim Anfahren die Traktionsenergie beträchtlich. Außerdem ist eine stufenlose Regelung der Fahrgeschwindigkeit (auch konstante Langsamfahrt) möglich. An beiden Wagenseiten sind fünf Türen vorhanden. Im Fahrgastraum befinden sich 54 Sitzplätze und ist Platz für 178 stehende Fahrgäste (bei 0,2 m²/Person). Die Länge des Wagenkastens beträgt 30 300 mm, die Breite 2 480 mm, der Drehzapfenabstand je 7 500 mm. Im Jahre 1984 begannen die Testfahrten zweier Prototypen (Nr. 0018 und 0019) in Prag. Seit Mitte 1986 sind die ersten zehn Wagen im Linienverkehr anzutreffen. Vier Wagen rollen in Prag und je zwei in Brno, Most und Košice. Die Aufnahme der Serienproduktion ist im neuen Produktionsbetrieb von TATRA in Prag-Zličín vorgesehen.



Das Foto zeigt den KT8D5 Nr. 1702 in Brno beim Einsatz auf der Linie 1 am 4. Juni 1987.

*Text und Foto: N. Kuschinski, Dresden*

## Frankfurter Straßenbahn erhielt Zuwachs

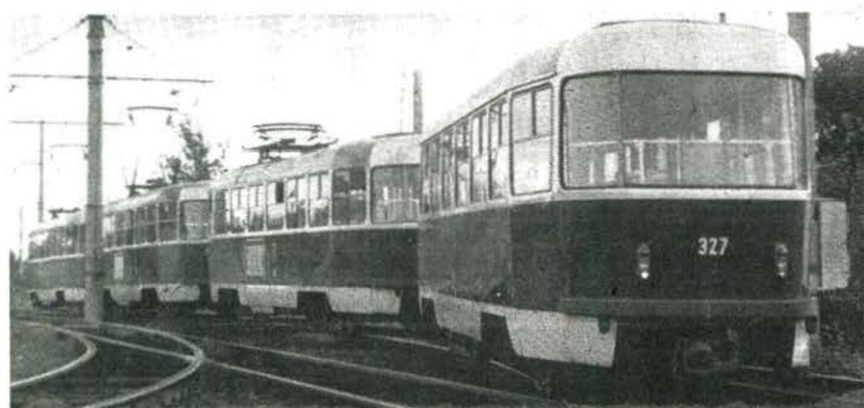
Seit dem 22. Oktober 1988 gibt es einen neuen Fahrplan für den städtischen Nahverkehr in Frankfurt (Oder). Der Grund dafür ist die neue 5,6 km lange Straßenbahnstrecke nach Markendorf. Damit ist das Halbleiterwerk an das Straßenbahnnetz der Oderstadt angeschlossen. Auf der neuen Trasse verkehren vorwiegend TATRA-Fahrzeuge des Typs KT4D. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke ergeben sich auch Veränderungen im Linienverkehr. Die Linie 4 pendelt nun zwischen der Großen Oderstraße und dem Halbleiterwerk, die Linie 3 fährt im Berufsverkehr ebenfalls bis zum Halbleiterwerk, sonst nur bis zur Kopernikusstraße. Die neue Linie 7 – Halbleiterwerk–Neuberesinchen – ist nur während der Berufszeit im Einsatz.
Am 22. Oktober 1988 mußte die Strecke Platz der Republik–Westkreuz wegen des schlechten Gleiszustands vorübergehend eingestellt werden. Für die Linie 2 wurde Schienenersatzverkehr eingerichtet.

*M. Busse, Frankfurt (Oder)*

## Nur noch TATRA in Schwerin

Seit Mitte vergangenen Jahres verkehren im Linienverkehr des Schweriner Nahverkehrs ausschließlich TATRA-Straßenbahnen. Die noch betriebsfähigen Gotha-Fahrzeuge wurden im September und Oktober 1988 nach Rostock und Dessau abgegeben.
Tieflader transportierten die Beiwagen des Typs Gotha ER zum „Städtischen Nahverkehr Ostseetrans" nach Rostock. Nach ihrer Überholung in der Ostseestadt fahren die Wagen dann im Rostocker Personenverkehr. Die Gotha-Einrichtungswagen dominierten ab 1967 im Schweriner Stadtbild, bis sie Schritt für Schritt von modernen vierachsigen TATRA-Fahrzeugen abgelöst wurden.
Versuchsweise fuhr ebenfalls Mitte 1988 ein Viererzug – bestehend aus den Tw 283, 247 und 248 sowie dem Bw 327 – durch Schwerin. Der dritte Tw wird vom zweiten Tw elektrisch versorgt. Dazu mußten die Triebwagen umgerüstet werden. Sollte sich diese Kombination in der Praxis bewähren, wird sie der längste Straßenbahnzug im ÖPNV der DDR sein.

*Text und Foto: F. Wienke, Schwerin*




**Umsetzung von Straßenbahnfahrzeugen im Jahre 1988**

| von | Wg.-Nr. | Typ | nach | Wg.-Nr. | Bem. |
|---|---|---|---|---|---|
| Brandenburg | 175 | KT4D | Gera | $311^{II}$ | 1) |
| Cottbus | 76 | T2D | Frankfurt | $37^{III}$ | 2) |
| Cottbus | 80 | T2D | Frankfurt | $38^{III}$ | 2) |
| Cottbus | 107 | B2D | Frankfurt | 147 | 2) |
| Cottbus | 110 | B2D | Frankfurt | 148 | |
| Gera | 146 | T57 | Brandenburg | 116 | |
| Gera | 244 | B57 | Brandenburg | 298 | |
| Gera | 245 | B57 | Brandenburg | 299 | |
| Gera | 161 | T2-61 | Brandenburg | 130 | |
| Gera | 261 | B2-61 | Brandenburg | 286 | 1) |
| Leipzig | 5051 | 22c | Dessau | $30^{III}$ | 3) |
| Leipzig | 925 | B2-64 | Frankfurt | 146 | |
| Plauen | 2 | B57 | Brandenburg | 290 | 2) |
| Plauen | 12 | B57 | Brandenburg | 289 | 2) |
| Plauen | 13 | B57 | Brandenburg | 288 | 2) |
| Plauen | 86 | T2-61 | Brandenburg | 118 | 2) |
| Plauen | 90 | T2-61 | Brandenburg | 119 | 2) |
| Plauen | 65 | T57 | Jena | | 4) |
| Plauen | 88 | T2-61 | Naumburg | 32 | |
| Plauen | 91 | T2-61 | Naumburg | 31 | |
| Plauen | 1 | B57 | Naumburg | 11 | |
| Potsdam | S3 | Altbau | Berlin | – | 5) |
| Schwerin | 27 | T2-64 | Dessau | $33^{III}$ | 2) |
| Schwerin | 29 | T2-64 | Dessau | $31^{III}$ | 2) |
| Schwerin | 32 | T2-64 | Dessau | $32^{III}$ | 2) |
| Schwerin | 34 | T2-64 | Dessau | $34^{III}$ | 2) |
| Schwerin | 68 | B2-64 | Dessau | 134 | |
| Schwerin | 71 | B2-64 | Dessau | 136 | 2) |
| Schwerin | 82 | B2-64 | Dessau | 135 | 2) |
| Schwerin | 89 | B2-64 | Dessau | 133 | 6) |
| Schwerin | 70 | B2-64 | Rostock | 899 | 2) |
| Schwerin | 72 | B2-64 | Rostock | 900 | 2) |
| Schwerin | 80 | B2-64 | Rostock | $930^{II}$ | 2) |
| Schwerin | 83 | B2-64 | Rostock | 950 | 2) |

1) 1988 umgesetzt, seit 2/89 im Einsatz, 286 seit 1/89
2) 1988 nicht im Einsatz; Wg.-Nr. ist vorgesehen
3) Tw für Stadtrundfahrten
4) 1988 Umbau zu Arbeits-Tw
5) Untergestell für historischen Beiwagen
6) zuerst Nr. $116^{IV}$ angeschrieben, vor erstem Einsatz in Nr. 133 umgezeichnet; Anschrift entsprechend geändert

*V. Vondran, Gera*

# Vor 40 Jahren von der DR übernommen –

## die ehemaligen Privat- und Kleinbahnen auf dem Territorium der DDR

Über die Eisenbahn in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) ist schon viel geschrieben worden. Meist stand dabei die Deutsche Reichsbahn und deren Übergabe in Volkes Hand am 1. September 1945 im Vordergrund. Kaum oder nicht erwähnt wurden die Privat- und Kleinbahnen. Vor genau 40 Jahren, am 1. April 1949, übernahm die Deutsche Reichsbahn Verwaltung und Nutznießung – so amtlich formuliert – fast aller nichtreichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der SBZ. Dieses zweifellos historische Ereignis war ein entscheidender Schritt, um das Verkehrswesen nach einheitlichen Grundsätzen leiten und verwalten zu können.
Doch blicken wir zunächst zurück in das erste Nachkriegsjahr, das Jahr 1946. In der SBZ waren die wichtigsten Betriebe Eigentum des Volkes geworden. Das betraf auch jene Eisenbahnunternehmen, an denen sich Privatpersonen mit Kapital beteiligt hatten. Im August 1946 waren alle ehemaligen Privat- und Kleinbahnen enteignet. Die bisherige Organisationsstruktur blieb bei diesen Bahnen zunächst aber noch erhalten. Erst mit der Bildung der Deutschen Wirtschaftskommission (DWK) im Jahre 1947 entstanden für die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt weitestgehend einheitlich geleitete Landesbahndirektionen, die – 1948 in Vereinigungen Volkseigener Betriebe (VVB) umgewandelt – den Betrieb fast aller ehemaligen Privat- und Kleinbahnen führten. Am 9. März 1949 beschloß die DWK als einen nächsten Schritt, die Betriebsführung auf diesen Bahnen ab 1. April 1949 der Deutschen Reichsbahn zu übertragen. Das betraf 34 landeseigene und 76 inzwischen volkseigene Eisenbahnen mit einer Länge von 3 328 km, wovon 1 600 km schmalspurig waren. Mit Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 wurde die von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland gegründete DWK aufgelöst. Ihre Aufgaben nahmen nun die neu gebildeten Staatsorgane bzw. Ministerien wahr. Am 1. Januar 1950 wurde die Deutsche Reichsbahn dann auch Eigentümer der seit neun Monaten betriebenen und bislang zur DWK gehörenden Bahnen. Gleichzeitig wurden die Personen- und Gütertarife sowie die Gehälter und Löhne der Deutschen Reichsbahn für die Beschäftigten der ehemaligen Klein- und Privatbahnen verbindlich. Damit war die Übernahme dieser Bahnen endgültig abgeschlossen.
Die hier nur kurz skizzierte Entwicklung verlief in der Praxis jedoch weitaus komplizierter. So mußten örtliche Betriebsleiter, aber auch Landesbahnverwaltungen erst von der Notwendigkeit der einzelnen Schritte überzeugt werden. Die Übernahme selbst war oft durch vielschichtige organisatorische Begleiterscheinungen gekennzeichnet und daher territorial unterschiedlich zu handhaben. Davon betroffen waren alle Reichsbahndirektionsbezirke. Hier auf alle Einzelheiten einzugehen, würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen. Deshalb beschränken sich die nun folgenden Ausführungen auf den am 10. Oktober 1945 gegründeten Reichsbahndirektionsbezirk Greifswald.
In diesem Bereich gab es zum Ende des zweiten Weltkrieges insgesamt 1 066 km Privat- und Kleinbahnen. Davon fielen 704 km unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Bis Anfang 1949 wurden 138 km wieder aufgebaut. Demzufolge übernahm die Rbd

1


1 Der einst vierschienige Streckenabschnitt (750- und 1 435-mm-Spur) Kröslin–Wolgast gehörte zur ehemaligen Kleinbahn Greifswald–Wolgast (KGW) und wurde von 1945 bis 1965 regelspurig weiter betrieben. Hier ein Zug nach Kröslin am Hafen von Wolgast im Jahre 1954.

**Tabelle** Die von der Reichsbahndirektion Greifswald im Jahre 1949 übernommenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

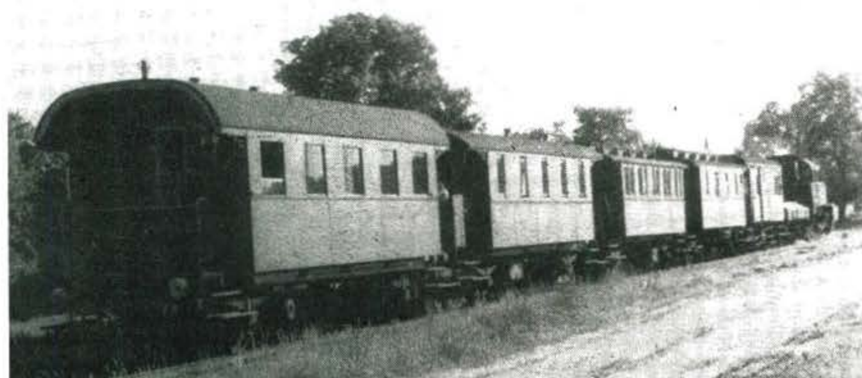
| Eisenbahn | Eigentumsform | Streckenlänge (km) | |
|---|---|---|---|
| | | Regelspur | Schmalspur |
| Gransee–Neuglobsow[1] | K | – | – |
| Eberswalde–Finowfurth | P | 11,0 | – |
| Freienwalde–Zehden[2] | K | 10,1 | – |
| Casekow–Penkun–Oder[3] | L | – | – |
| Randower Bahn[4] | L | 12,0 | – |
| Prenzlauer Kreiskleinbahnen (incl. Schönermark–Damme) | K | 124,1 | – |
| Kleinbahn Klockow–Pasewalk | K | – | 16,0 |
| Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn | P | 25,6 | – |
| Stralsund-Tribseeser Eisenbahn[3] | P | 0,8 | – |
| Greifswald-Grimmener Eisenbahn[3] | P | 1,8 | – |
| Franzburger Südbahn | L | 39,1 | – |
| Demminer Bahnen[3] | L | 2,5 | 12,4 |
| Franzburger Bahnen Nord | L | – | 66,6 |
| Rügensche Bahnen | L | – | 97,3 |
| Greifswalder Bahnen[3] | L | 7,9 | – |
| Greifswalder Bahn (Anklam–Lassan)[3] | L | – | – |
| Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn[3] | K | – | 62,6 |
| Summen | | 244,9 | 254,9 |

**Legende/Fußnoten**
K – Kleinbahn, L – Pommersche Landesbahnen, P – Privatbahn
1) zum Zeitpunkt der Übernahme durch die DR noch abgebaut
2) zum Zeitpunkt der Übernahme durch die DR nicht betrieben, Strecke endete durch die Grenze zur Volksrepublik Polen in Hohenwutzen
3) teilweise oder gänzlich abgebaut, ausgewählte Einzugsbereiche durch bahneigenen Kraftverkehr erschlossen
4) Der Betrieb wurde nach 1945 nicht wieder aufgenommen. Eine verbliebene Teilstrecke führte an beiden Enden in die Volksrepublik Polen.

Greifswald am 1. April 1949 ein 500 km langes Streckennetz, bestehend aus ehemaligen Klein-, Landes- und Privatbahnbetrieben.
Die in den südlichen Bereichen der Direktion gelegenen Bahnen gehörten zur früheren Provinz Mark Brandenburg. Sie wurden zuletzt von der VVB Landesbahnen Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam verwaltet. Dazu gehörten die Prenzlauer Kreiskleinbahnen, die Kleinbahn Klockow–Pasewalk, die Kleinbahn Gransee–Neuglobsow, die Eberswalde–Finowfurter Eisenbahn und ein Teil der ehemaligen Kleinbahn Freienwalde–Zehden.
Wesentlich vielschichtiger organisiert waren die Bahnen im nördlichen Bereich des Rbd-Bezirkes. Hinzu kam hier, daß als Ersatz für die zum Teil abgebauten Strecken inzwischen landesbahneigene Kraftverkehrsbetriebe aufgebaut worden waren, die zunächst ebenfalls von der Deutschen Reichsbahn übernommen werden mußten. 1946 existierten die Pommerschen Landesbahnen mit sechs selbständigen Bahnen, die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, die bis dahin von Lenz & Co betriebenen Greifswald–Grimmener und Stralsund–Tribseeser Eisenbahnen sowie die von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen betreute Neubrandenburg–Friedländer Eisenbahn. Ab 1. Januar 1947 wurden diese Betriebe der dem Wirtschaftsministerium untergeordneten und neu gebildeten Hauptverwaltung der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, der späteren VVB Verkehr mit dem Sitz in Demmin, unterstellt.
Nach Übernahme der Bahnen durch die Rbd Greifswald blieben die bestehenden Kleinbahnverwaltungen erhalten. In den meisten Fällen wurden sie in Kleinbahnabteilungen und in zwei Fällen in Nebenämter umgewandelt, die den Reichsbahnämtern unterstellt waren. So gehörte zum damaligen Reichsbahnamt Eberswalde die Kleinbahnabteilung Finowfurth. Sie hatte den Betrieb auf der ehemaligen Eberswalde–Finowfurter Eisenbahn, der Freienwalde–Zehdener Kleinbahn sowie der Bahn Casekow–Penkun–Oder und der Randower Bahn zu führen. Da die beiden zuletzt genannten Bahnen aber abgebaut bzw. stillgelegt waren, ging es hier lediglich um die Verwaltung der vorhandenen Hochbauten. Wesentlich umfangreichere Aufgaben hatte das dem Reichsbahnamt Neustrelitz unterstellte Nebenamt Friedland wahrzunehmen. Ihm waren die Kleinbahnabteilungen I (Neubrandenburg–Friedland) und II (Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn) in Friedland und die Kleinbahnabteilung Tribsees (Reststrecken/Anschlußgleise der Stralsund–Tribseeser und Greifswald–Grimmener Eisenbahnen sowie die Franzburger Südbahn) zugeordnet.
Das Baubüro Jarmen, von dem aus der Wiederaufbau der Strecke Schmarsow–Demmin organisiert werden sollte, und die zu diesem Zeitpunkt abgebaute, aber wieder zum Aufbau vorgesehene Strecke Gransee–Neuglobsow waren dem Nebenamt Friedland direkt unterstellt. Ähnliche Aufgaben hatte das Nebenamt Demmin zu übernehmen. Ihm waren die Kleinbahnabteilungen Demmin (Hafenbahn Demmin, Strecke Jarmen Nord–Schmarsow, Raw Jarmen, bahneigener Kraftverkehr), Greifswald (Strecke Kröslin–Wolgast und bahneigener Kraftverkehr) sowie Barth und Putbus angeschlossen.
In der Reichsbahndirektion Greifswald nahm am 1. Juli 1949 eine sogenannte Kleinbahnabwicklungsstelle ihre Arbeit auf. Sie bereitete neben umfangreichen Abrechnungsarbeiten zunächst die Übergabe der bahneigenen Kraftverkehrsbetriebe Greifswald und Demmin an die VVB Kraftverkehr Rostock vor. Den ehemaligen Eisenbahnern wurde freigestellt, bei der Deutschen Reichsbahn oder dem Kraftverkehr zu arbeiten.
Bis zum 1. Oktober 1949 konnten schließlich sämtliche Neben- und Kleinbahnämter aufgelöst und die Bahnbetriebe direkt den Reichsbahnämtern unterstellt werden. Dadurch hatte sich der Verwaltungsaufwand wesentlich reduziert. Gleichzeitig war ein wichtiger Schritt zur gänzlichen Übernahme der ehemaligen Klein-, Landes- und Privatbahnen am 1. Januar 1950 getan.
Aus mündlichen Überlieferungen von Eisenbahnern ist bekannt, daß diese Entwicklung von den meisten Kollegen nicht bewußt erlebt wurde. Viele unter ihnen verrichteten ihre verantwortungsvolle Arbeit weiterhin wie eh und je fernab von verwaltungstechnischen Maßnahmen. Und so muß man die Übernahme dieser Bahnen als einen langwierigen Prozeß sehen, der zwar mit dem 1. Januar 1950 offiziell abgeschlossen war, aber in der Praxis noch später – teilweise erst Jahre danach – bewußt wurde. Das geschah oft dann, wenn einschneidende soziale Verbesserungen durch die Deutsche Reichsbahn wirksam wurden. Unabhängig davon blieben bestimmte, notwendige und für die Deutsche Reichsbahn dann auch einmalige Betriebstechnologien vor allem bei den Schmalspurbahnen bis zu deren Stillegungen erhalten.

*Wolf-Dietger Machel*

2

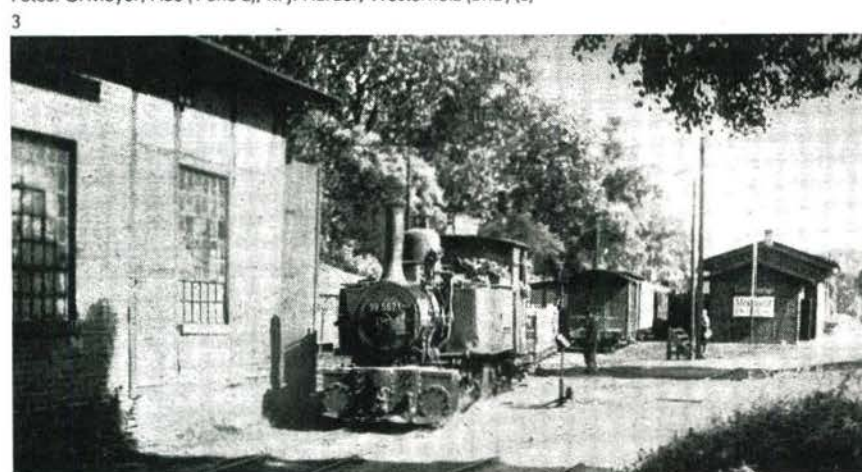


2 Bahnhof Klockow der früheren Prenzlauer Kreiskleinbahnen am 24. Juni 1960 mit einem abfahrbereiten Personenzug nach Prenzlau.

3 Ein Blick auf den Bahnhof Stralsund Ost im Jahre 1951, zwei Jahre nach Übernahme durch die DR.

Fotos: G. Meyer, Aue (1 und 2); K. J. Harder, Westerholz (BRD) (3)

3



**Quellenangabe**
Akten aus dem Verwaltungsarchiv der Rbd Greifswald, Nr. A 148, A 234, A 1134, A 1136

## Vor 90 Jahren ...

..., am 27. März 1899, wurde die gesamte Harzquer- und Brockenbahn eröffnet.
Seitdem besteht im Harz ein Verkehrsmittel, das bei Touristen und Urlaubern gleichermaßen gefragt ist und immer wieder Interesse weckt. Bereits wenige Jahre nach Inbetriebnahme der Bahn wußten das auch einschlägige Ansichtskartenverlage. Nicht wenige kolorierte Fotos erschienen mit Motiven dieser romantischen Harzbahn. Sie fanden zahlreiche Käufer, denn sonst gäbe es nicht noch heute die vielen erhalten gebliebenen Vorlagen. Mehr noch. Es existierte damals wohl keine andere Schmalspurbahn auf deutschem Boden, von der man so viele Ansichtskarten anfertigte.
Doch nun liebe Leser, blättern Sie um!

1 Mit starken Steigungen schlängelt sich um die Jahrhundertwende die Brockenbahn auf den höchsten Gipfel des Harzes.

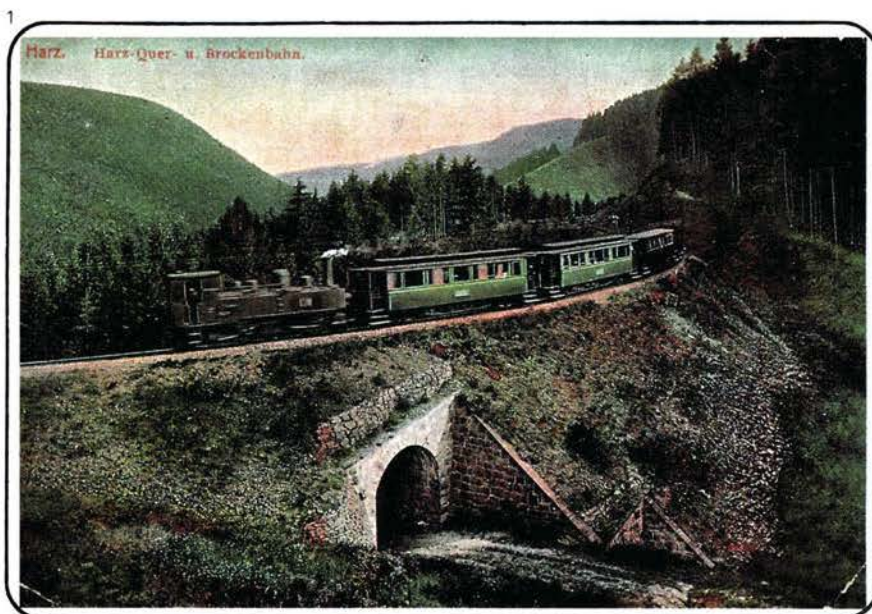
2 So sah der Bahnhof Steinerne Renne im Jahre 1906 aus. Wenn man Bahnanlagen und Landschaft mit dem heutigen Zustand vergleicht, sind sie kaum wiederzuerkennen.

3 Das Thumkuhlental ist in nahezu allen Veröffentlichungen erwähnt. Der Grund: Hier ereignete sich am 6. Juli 1927 der schwerste Unfall auf dieser Bahn.

4 Jetzt noch ein Blick auf das Drängetal. Wie es im Maßstab 1:87 aussehen kann, darüber berichtet Frank Tinius auf den Seiten 26 und 27 dieser Ausgabe.

Bildbeschaffung: W.-D. Machel, Potsdam (1); W. Schulze, Halle (S.) (2); K. Schulz, Miesterholz (3); U. Müller, Halle (S.) (4)

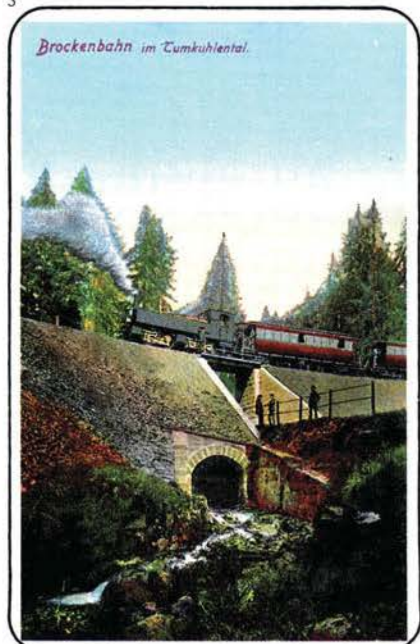
1




2




3




4



## Nach 90 Jahren …

… hat die Harzquer- und Brockenbahn von ihrer einstigen Bedeutung nichts eingebüßt. Im Gegenteil, steigende Fahrgastzahlen in den (noch) dampfenden Reisezügen und mehr Güterzüge als je zuvor prägen heute den Alltag der Tausenden Eisenbahnfreunden ans Herz gewachsenen Bahn. Und der Betriebsführer, die Deutsche Reichsbahn, scheut keine Mühen, diese beliebte Bahn im Harz zu modernisieren. Oberbauerneuerungen, moderne Sicherungstechnik und die neu aufgebauten Reisezugwagen sind dafür Beweis genug. Daß eines Tages alle planmäßig verkehrenden Reisezüge von Diesel komotiven durch den Harz gezogen werden, ist zwar für den Eisenbahnfreund weniger erfreulich, aber volkswirtschaftlich dringend erforderlich. Mehr darüber auf nebenstehender Seite.

1 „Kohle, Öl, Kohle, Diesel" – so könnte man die kurzgefaßte Lokgeschichte der Harzquerbahn in den zurückliegenden Jahren charakterisieren. Hier die ölgefeuerte 99 0233 am 3. Juni 1983 in der Nähe des Haltepunktes Wernigerode Kirchstraße.

2 Ein Personenzug bei Drei Annen Hohne mit der 99 7238

3 Die 99 7236 verläßt den einzigen Schmalspurbahn-Tunnel der DR am Thumkuhlenkopf.

4 Zwischen Schierke und Drei Annen Hohne. Die Landschaft ist hier seit eh und je außerordentlich reizvoll.

Fotos: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (1 bis 3); Dr. H. Schandert, Berlin (4)

1




2



3



4



Gottfried Köhler, Berlin

# Die Baureihe 199.8 der Deutschen Reichsbahn

259 km Schmalspurstrecken werden gegenwärtig von der Deutschen Reichsbahn betrieben. Das sind 1,85 Prozent des Eisenbahnnetzes unseres Landes. Die Harzquer- und Selketalbahn bilden mit einer Streckenlänge von 122,6 km das größte zusammenhängende Schmalspurnetz. Sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr gibt es hier einen regen Betrieb, für den unter anderem 26 Dampflokomotiven vorhanden sind. Neu hinzu kamen im vergangenen Jahr zwei aus dem Betriebspark der DR weiterentwickelte bzw. umgebaute Diesellokomotiven der Baureihe 110. Insgesamt 30 Maschinen werden bis 1991 im Raw „Fritz Heckert" Stendal für den künftigen Einsatz auf der Harzquer- und Selketalbahn zur Baureihe 199.8 hergerichtet. Die wachsenden Beförderungsaufgaben in den nächsten Jahren, vor allem die steigenden Transportleistungen im Güterverkehr, machen diese Lokomotiven erforderlich, zumal der Dampflokbetrieb aus mehreren Gründen reduziert werden muß (siehe „me" 8/86, S. 8).

**Weshalb gerade diese Lokomotive?**

Die Harzquerbahn verfügt über ein für den Einsatz dieser Maschine günstiges Lichtraumprofil, werden doch hier zahlreiche regelspurige Güterwagen auf schmalspurigen Rollfahrzeugen transportiert. Allerdings war ein ausreichendes Lichtraumprofil im Bereich der Selketalbahn u. a. zwischen Alexisbad und Gernrode durch Felsen, Brückengeländer und Bahnsteigkanten zunächst nicht gegeben. Es mußte hier in den letzten Jahren erst geschaffen werden.

Dieser Aufwand stand jedoch in keinem Verhältnis zum Umbau der Baureihe 110. Ausschlaggebend ist vielmehr die Tatsache, daß Diesellokomotiven, darunter auch zahlreiche der Baureihe 110, durch die Streckenelektrifizierung in größerer Stückzahl freigesetzt werden. Wichtig für den Einsatz auf den Schmalspurbahnen des Harzes ist außerdem die in diesen Maschinen vorhandene Dampfheizkesselanlage.

Die Baureihe 199.8 entstand im Ergebnis einer Forschungs- und Entwicklungsarbeit „Schmalspurlok 1000 mm" unter Regie des Wissenschaftlich-Technischen Zentrums der Deutschen Reichsbahn (WTZ-DR). Zuständig für die Arbeiten war das zum WTZ-DR gehörende Zentrum für Elektrifizierung und Triebfahrzeuge (ZET) Halle/Dessau.

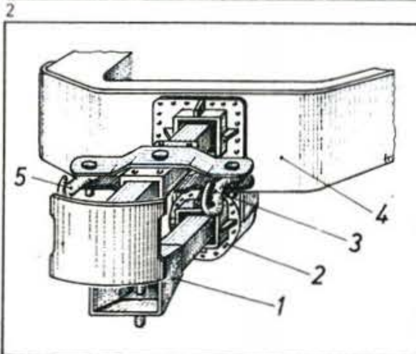
**Was ist neu?**

Am auffälligsten sind die neuen dreiachsigen Drehgestelle, die notwendig wur-

1



2

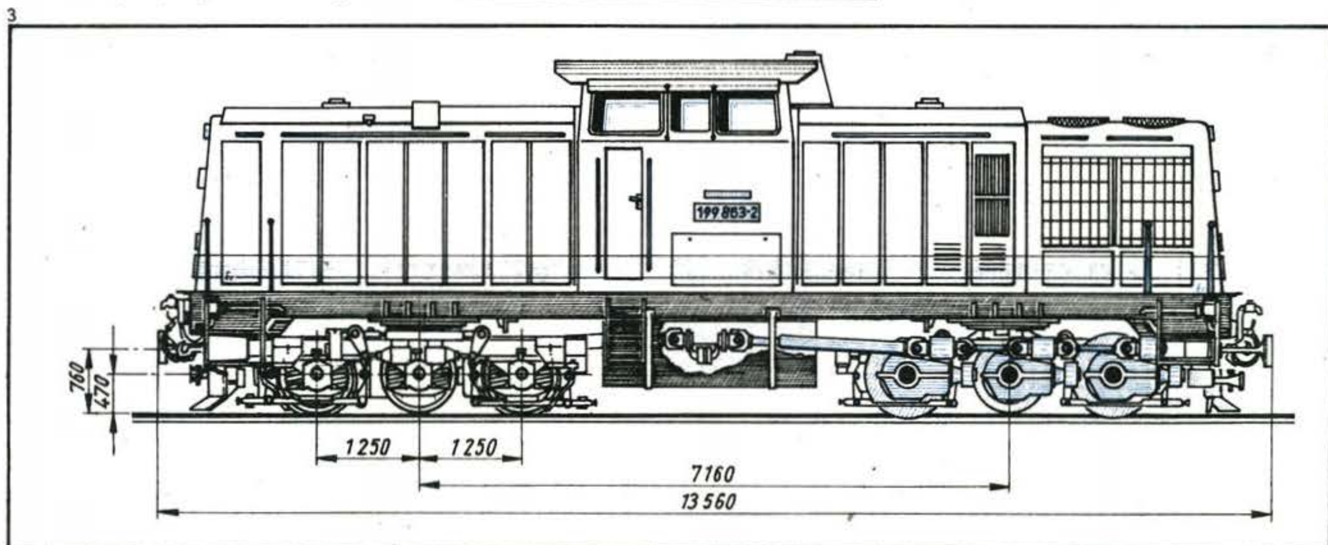



1 Lokomotive 199 863 bei einer Probefahrt als Vorspann vor dem Personenzug nach Schierke. Während des Haltes in Wernigerode-Hasserode wird die Technik überprüft.

2 Kopfträger mit Zug- und Stoßvorrichtungen: 1 – Kupplungstrichter für Kuppelstange; 2 – Gehäuse der unteren Kupplung; 3 – Zughaken; 4 – Kopfträger; 5 – Zugstange mit Schraubenkupplung

3 Diesellokomotive 199 863-2 im Maßstab 1:87

3



den, um nicht die auf den Schmalspurbahnen des Harzes höchstzulässige Achsfahrmasse von 10 t zu überschreiten (Abb. 3). Verändert werden mußten außerdem der Antrieb und die Bremsanlage, wobei sich auch der Einbau von neuen Baugruppen als notwendig erwies. Die Lokomotiven können in Doppeltraktion verkehren. Der Heizkessel dient nicht nur zum Heizen der Reisezüge, er ist ebenso für das Vorwärmen und Warmhalten der Maschinenanlage erforderlich. Zum Einbau gelangt der weiterentwickelte Dieselmotor 12 KVD 21 AL4 mit einer Antriebsleistung von 900 kW.

## Zum Drehgestell

Das Drehgestell mußte völlig neu konzipiert werden. Es war also neu zu konstruieren und zu fertigen. Berechnet wurde der Drehgestellrahmen im Rechenzentrum des Kombinats LEW „Hans Beimler" Hennigsdorf mit Hilfe des AUTRA-Programms.[1]

Die aus Stahl- und Kastenprofilen bestehenden Rahmenträger des Drehgestells sind miteinander verschweißt.

Der mittlere Radsatz im Drehgestell ist spurkranzlos. Dadurch können die zahlreichen, insbesondere auf der Selketalbahn vorhandenen engen Gleisbögen uneingeschränkt befahren werden. Die Räder selbst haben einen Laufkreisdurchmesser von 850 mm.

In jedem Drehgestell werden alle drei Achsgetriebe über Gelenkwellen miteinander verbunden. Demzufolge wird jede Achse angetrieben. Eingesetzt wurden weiterentwickelte Achsgetriebe und veränderte Gelenkwellen.

Um eine ausreichende Bewegungsfreiheit der Drehgestelle zu gewährleisten (u. a. den Übergang in die 40-‰-Steigung und bei 50-m-Gleisbögen einen Ausschlag von 5,5°), wurden die vorderen Kopfträger an den Seiten pfeilförmig abgeschrägt (Abb. 2).

Während bei der Baureihe 110 die Achslager über Achsgummifedern geführt

4



4 Ein bisher ungewohntes Bild wird bald zur Regel werden. Lokomotive 199 863 im Bahnhof Drei Annen Hohne.

Zeichnungen: Verfasser;
Fotos: M. Reimer, Berlin

| Technische Hauptdaten | |
|---|---|
| Achsfolge | C'C' |
| Spurweite | 1 000 mm |
| Länge über Puffer | 13 560 mm |
| Breite (max) | 3 140 mm |
| Höhe (max) | 4 355 mm |
| Drehzapfenabstand | 7 160 mm |
| Achsstand im Drehgestell | 2 × 1 250 mm |
| Laufkreisdurchmesser | 850 mm |
| Höhe der Zug- und Stoßvorrichtungen über SO | 470 mm/760 mm |
| Nennleistung des Dieselmotors | 900 kW |
| Eigenmasse (volle Vorräte) | 60 t |
| Höchstgeschwindigkeit | 50 km/h |

werden, wird der Rahmen bei den dreiachsigen Drehgestellen über Schraubenfedern abgefedert.

## Weitere Veränderungen

Wie bereits erwähnt, erhält die Baureihe 199.8 anstelle des bisherigen 736-kW-Antriebsmotors den leistungsstärkeren 12 KVD 21 AL4 mit 900 kW. Dieser Motor aus dem VEB Kühlautomat Berlin ist schon in größerer Stückzahl in den Diesellokomotiven der Baureihe 118 zum Einsatz gekommen.

Gänzlich verändert wurde die Zug- und Stoßvorrichtung. An jeder Stirnseite mußten zwei unterschiedlich ausgeführte Kupplungen und Mittelpuffer eingebaut werden. Für das Kuppeln der Personenwagen dient eine Schraubenkupplung mit Mittelpuffer (760 mm über Schienenoberkante). Direkt darunter (470 mm über Schienenoberkante) befindet sich die Kuppeleinrichtung für die Kuppelstangen zu den Rollwagen. Letztere wird von einer Gleitplatte im Flanschdeckel des Gehäuses geführt.

Der spurkranzlose mittlere Radsatz ist ungebremst. Die anderen beiden Radsätze sind auf jeder Radscheibe beidseitig klotzgebremst. Hier wurden die Sandstreueinrichtungen befestigt. Insgesamt acht Behälter können je 30 kg Sand aufnehmen.

Erwähnenswert seien noch die Schneeräumer mit ihren höhenverstellbaren, kammartigen Beilagen. Der Bahnräumer ist am Schneeräumer angeschweißt. Die gesamte Einrichtung wird während der Sommermonate nicht abgebaut.

## Und wie geht's weiter?

„me" berichtete bereits in den Heften 12/88 und 2/89 über die ersten beiden in Wernigerode eingetroffenen Probelokomotiven. Am 21. November 1988 traf die 199 863 aus Stendal in Wernigerode ein. Am 5. Dezember begannen bereits die ersten Fahrten auf Meterspur. Seit dem 30. Dezember 1988 ist die Lokomotive 199 871 in Wernigerode beheimatet. Inzwischen fanden zahlreiche Probefahrten statt, am 11. Januar 1989 auch erstmals nach Gernrode und Harzgerode. Die bisher gemachten Erfahrungen sind positiv, so daß der vorgesehene Serienumbau noch 1989 in Stendal beginnen kann (siehe „me" 6/88, S. 12).

[1] AUTRA ist die ursprüngliche Abkürzung für Automatische Tragwerksberechnung. Inzwischen wird es für Automatisierung und Rationalisierung verwendet.

## Schmalspurwagen

In Vorbereitung des Einsatzes der Saugluftbremse auf der Strecke Oschatz–Mügeln waren kurzfristig fünf Gepäckwagen zusätzlich bereitzustellen. Sie wurden in der Werkabteilung Perleberg des Raw „Wiethold Schubert" Wittenberge aus ausgemusterten Wagen im Rahmen der Schadgruppe R4 aufgebaut. Die Fahrzeuge bekamen neue Wagenkästen und die bei den Modernisierungswagen übliche neue Inneneinrichtung.

Der Wagen 974-363 wurde als erster im sächsischen Raum mit einer Druckluftbremse der Bauart KE-P ausgerüstet. 1989 werden die erste Lokomotive und Rollfahrzeuge mit KE-Bremsen erwartet.

Im Anschluß daran baute die WA Perleberg fünf Güterwagen der Schmalspurbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West zu Reisezugwagen um.

Damit sind die vier Sitzwagen und der Gepäckwagen des Traditionszuges für den planmäßigen Reisezugdienst entbehrlich. Schon Ende 1985 war auf dem Fahrgestell des bis dahin im Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn West abgestellten GGw 98-02-08 der Salonwagen KB 990-316 aufgebaut worden (siehe „me" 6/86, S. 6, Abb. 4).

Die in der Tabelle aufgeführten Fahrzeuge erhielten ebenfalls die neuen Wagenkästen mit der modernen Innenausstattung.

*Walter Menzel, Wittenberge*

| Wagen-Nr. | Heimatbahnhof | Umbau | bisherige Verwendung |
|---|---|---|---|
| 974-362 | Oschatz | 9.97 | Lagerraum WA Perleberg |
| 974-365 | Oschatz | 11.87 | abgestellt in Freital-Hainsberg |
| 974-361 | Oschatz | 12.87 | Lagerraum der Lokeinsatzstelle Mügeln |
| 974-369 | Oschatz | 1.88 | Unterkunft und Lager im Bf. Radebeul Ost |
| 974-363 | Freital-Hainsberg | 2.88 | abgestellt in Oschatz |

| Gattung und Wagen-Nr. alt | Gattung und Wagen-Nr. neu | Umbaumonat | bisherige Verwendung |
|---|---|---|---|
| GGw 98-02-12 | KBi 990-317 | 4.88 | Lager Bad Doberan |
| GGw 98-02-02 | KBi 990-318 | 5.88 | Gepäckbeiwagen |
| GGw 98-02-03 | KBi 990-319 | 6.88 | Kohlenlager in Kühlungsborn West |
| GGw 98-01-54 | KBi 990-320 | 6.88 | Schuppen in Bad Doberan |
| OOw 98-03-10 | KDi 996-005 | 7.88 | Gerätewagen 2 des Bw Rostock in Kühlungsborn West |

# kurzmeldungen

## Braunkohle hat Vorrang

Bekanntlich ist in der DDR Braunkohle Primärquelle für die Herstellung von Elektroenergie, deren Verbrauch durch die wachsenden Anforderungen an unsere Volkswirtschaft ständig steigt. Bedeutende Braunkohlevorkommen gibt es im sogenannten Zittauer Becken, die demnächst weiter erschlossen werden müssen. Unmittelbar betroffen von diesem Vorhaben ist unter anderem teilweise die Trasse der Schmalspurbahn Zittau–Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf. Daher muß der Betrieb auf dieser Bahn in den nächsten Jahren stillgelegt werden. Am 26. Mai 1990 wird der Reiseverkehr eingestellt, 1992 folgt der auf den Abschnitt Zittau–Olbersdorf Oberdorf beschränkte Güterverkehr.
Wenn diese Entscheidung von vielen Eisenbahnfreunden auch bedauert wird, ist sie im gesamtvolkswirtschaftlichen Interesse unumgänglich.
*me*

## 99 4633 bleibt erhalten

Am 10. Dezember 1988 fand auf der Strecke Putbus–Göhren eine Abschiedsfahrt der Lokomotive 99 4633 statt (Dh2t, Vulcan, 1925/3851). Die Kesselfrist dieser 1985 in die Liste der Eisenbahnmuseumsfahrzeuge aufgenommenen Maschine (siehe „me" 2/86, S. 16) ist endgültig abgelaufen, eine Aufarbeitung des Kessels nicht mehr möglich. In einigen Tageszeitungen des Bezirkes Rostock wurde Ende 1988 eine Meldung veröffentlicht, nach der die Lokomotive nun verschrottet werden soll. Das ist nicht richtig. Sobald die Deutsche Reichsbahn bei Drittbetrieben Kapazitäten für den Bau eines neuen Kessels findet, wird ein solcher auch gebaut. Die dafür erforderlichen und neu anzufertigenden Zeichnungen sind bereits in Arbeit (siehe „me" 12/88, S. 7).
*me*




## Baureihe 243.9

Alle Lokomotiven der BR 243, die aufgrund von Unfallschäden neue Aufbauten (Lokomotivkästen) erhalten, bekommen andere Ordnungsnummern. Die erste mit der Nummer 969 versehene Ellok ist die frühere 243 016 (Aufnahme: Leipzig Hbf, November 1988). Da im KLEW Hennigsdorf gegenwärtig ausschließlich Lokomotivkästen für die Doppeltraktion hergestellt werden (BR 243.8), entstand aus der Unfallok 243 016 eine Maschine für den Doppeltraktionsbetrieb. Somit wäre eine Umzeichnung als BR 243.8 erforderlich gewesen. Weil die Produktion von Elloks im KLEW Hennigsdorf vertraglich von der 243 801 bis 243 968 gebunden ist, entschied die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR, die wieder aufgebaute 243 016 in den Betriebspark als 243 969 einzuordnen. Diese Regelung trifft auch für weitere, noch aufzubauende Unfalloks zu. So werden vsl. die 243 051 in 243 970 und die 243 142 in 243 971 umgezeichnet.
*wp; Foto: W. Bahnert, Leipzig*

# Lokstatistik

### Raw „Helmut Scholz" Meiningen

Seit Februar 1988 wurden in Meiningen folgende Lokomotiven aufgearbeitet bzw. umgebaut (s. a. „me" 6/88, S. 12):
*Februar*
44 1378 Bw Saalfeld, 44 1614 Bw Engelsdorf, 44 2196 Est Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, 52 8177 Bw Berlin-Schöneweide.
*März*
35 1113, 50 3539 beide Bw Nossen, 50 3694 Bw Karl-Marx-Stadt, 52 8006 Bw Wustermark, 52 8141 Bw Angermünde, 58 3047 Bw Glauchau, 44 2398 Bw Engelsdorf. Außerdem wurde die Lokomotive 64 007 untersucht. Da der Kessel zu große Schäden aufweist, wird diese Maschine künftig nur noch als nicht betriebsfähiges Museumsfahrzeug auf Ausstellungen zu sehen sein.
*April*
Seit Anfang April 1988 werden in der Regel die Lokomotiven der Baureihen 50.3 und 52.8 als „nicht betriebsfähige Heizlokomotiven" (NHL) aufgearbeitet, wobei das jeweilige Triebwerk nicht berücksichtigt wird. Es werden aber alle Teile der Lokomotiven in die Heimat-Bw überführt. Besonders die Bahnbetriebswerke der Rbd Berlin und Cottbus stellen die Loks wieder betriebsfähig her, da sie zur Restauration mit eigener Kraft fahren müssen.
aufgearbeitet als NHL:
50 3551 Bw Glauchau, 50 3635 Bw Angermünde, 50 3697 Bw Dresden, 50 3704 Bw Karl-Marx-Stadt;
aufgearbeitet als Dampfspender:
Dsp (ex 22 066) Bw Güsten;
betriebsfähige Aufarbeitung:
01 1531 Bw Saalfeld.
*Mai*
aufgearbeitet als NHL: 52 8063 Bw Falkenberg, 52 8100, 52 8145 beide Bw Berlin-Schöneweide.
*Juni*
aufgearbeitet als NHL: 52 8021 Bw Wustermark, 52 8043, 52 8176 beide Bw Nossen, 52 8097 Bw Berlin-Schöneweide;
aufgearbeitet als Dampfspender:
Dsp (ex 52 1414) Kbw Greifswald.
*Juli*
aufgearbeitet als NHL: 50 3523 Bw Dresden, 50 3556 Bw Halberstadt, 50 3618 Bw Magdebug, 52 8030 Bw Angermünde, 52 8104 Bw Zittau.
Von der 86 1056 (zuletzt Bw Aue) wurden die Zylinder für die 86 1001 ausgebaut. Die 86 1056 ist seit dem 21. September 1988 als Heizlok in Karl-Marx-Stadt im Einsatz.
*August*
aufgearbeitet als NHL: 44 1537 Bw Cottbus, 44 2167 Bw Güstrow, 52 8009, 52 8020 beide Bw Kamenz, 52 8119 Bw Engelsdorf;
aufgearbeitet als Dampfspender:
44 0221 Bw Seddin.
*September*
aufgearbeitet als NHL: 44 1600 Est Weißenfels, 50 3554 Bw Karl-Marx-Stadt, 52 8068 Bw Wustermark, 52 8149 Bw Bautzen;
betriebsfähige Aufarbeitung:
02 0201 Bw Halle G;
aufgearbeitet als Dampfspender:
44 1305 Bw Seddin;
Zerlegungen: 50 3145 Bw Reichenbach, 50 3656 Bw Güsten.
*Oktober*
aufgearbeitet als NHL: 44 1593, 44 2351, 50 3529 alle Bw Karl-Marx-Stadt, 50 3684 Bw Magdeburg, 52 8047 Bw Zittau, 52 8109 Bw Hoyerswerda;
aufgearbeitet als Dampfspender:
52 8026 Raw Quedlinburg;
Zerlegungen: Dsp (ex 03 2117) Raw Quedlinburg, 52 8059 Bw Bautzen.
*November*
aufgearbeitet als NHL: 44 1616, 44 2661 beide Bw Bautzen, 52 8034 Bw Halle G, 52 8129 Bw Berlin-Schöneweide, 52 8152;
betriebsfähige Aufarbeitung:
86 1001 Bw Aue;
aufgearbeitet als Dampfspender:
50 3698 Bw Reichenbach – Est Adorf, Dsp (ex 22 073) Bw Oebisfelde;
Zerlegungen: 52 8011 Bw Zittau, 52 8107 Bw Bautzen.
*Dezember*
aufgearbeitet als NHL: 52 8095 Bw Berlin-Schöneweide, 52 8113 Bw Cottbus;
aufgearbeitet als Dampfspender:
50 3659 Bw Reichenbach, Dsp (ex 22 064) Bw Halberstadt;
Bedarfsausbesserung (L0):
44 1486 Bw Reichenbach, 86 1501 Bw Aue. An beiden Lokomotiven wurden nur bestehende Schäden ausgebessert. Eine Fahrwerkuntersuchung war nicht erforderlich, so daß diese Maschinen noch voll funktionsfähig bleiben.
In diesem Jahr sollen 52 NHL, 14 Dampfspender und 8 Traditionslokomotiven aufgearbeitet werden.
*MSch. (Januar 1989)*

### Bw Wismar

Lokbestand: 44 1056 (NHL), 44 725 (Dsp, z. Z. Raw Meiningen), 44 765 (Dsp), 50 3545 (betriebsfähig, s. a. „me" 11/88, S. 11), 50 3599 (z), 50 3665 (zurück aus Meyenburg – warten auf L 7), 50 3691 (Hzl-Reserve).
*MMa. (Januar 1989)*

### Bw Wittenberge

In Perleberg abgestellt stehen seit Oktober 1988 nur noch die Lokomotiven 50 3624, 50 3641 und 50 3685. Die 50 3640 wurde im Dezember im Raw „Wiethold Schubert" Wittenberge zerlegt, die 50 3696 als Heizlok nach Glauchau abgegeben. Letztere wurde am 22. Dezember 1988 dorthin mit eigener Kraft überführt.
*Me.*

Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann, Dresden

# Die Waldeisenbahn von Mesztegnyö (UVR)

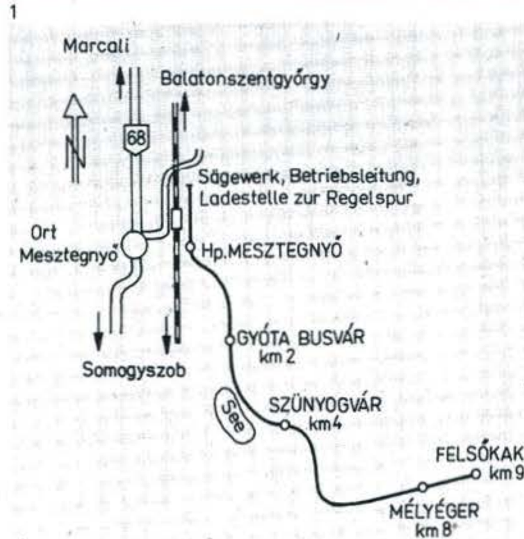
Es ist zwar selten geworden, aber noch nicht restlos verschwunden – Eisenbahn-Neuland! Kommen Sie mit? Unser Besuch soll einer kleinen, relativ unbekannten Bahn südlich des Balaton gelten, die schon lange auf der Wunschliste stand. Sie beginnt am Rande der Ortschaft Mesztegnyö, die ihr auch den Namen gab. Die Streckenskizze zeigt die ungefähre Lage der „Mesztegnyö Erdei Vasut" (MEV). Auf der 9 km langen Strecke der 760-mm-Schmalspurbahn verkehren laut ungarischem Kursbuch (KBS 311[1]) montags bis freitags früh und nachmittags je ein Zugpaar. Das läßt zunächst weniger auf Ausflugsverkehr, dafür aber auf einen gewissen Berufsverkehr schließen. Ein Trugschluß, wie sich bald zeigen sollte.

Bei hochsommerlichen Temperaturen erreichen wir um die Mittagszeit den fast menschenleeren Ort Mesztegnyö. Der Regelspurbahnhof ist dank einer aktuellen Autokarte schnell gefunden, direkt dahinter entdecken wir zwischen beachtlichen Holz- und Bretterstapeln eine zweiachsige Diesellok und mehrere Wagen, überwiegend Trucks für den Holztransport. Aber auch zwei Personenwagen unterschiedlicher Bauart stehen in der Mittagssonne. Einer von ihnen – Baujahr 1965 – stammt von der bekannten Pioniereisenbahn Veröcemaros–Kiralyret im Börszöny-Gebirge (Nordungarn), wie die verwitterte Anschrift noch erkennen läßt.

Ein Flachbau beherbergt die Betriebsleitung der Bahn, zu der ein kleines Sägewerk gehört. Wir erkundigen uns nach dem Zug und stiften damit zunächst einige Verwirrung. Das Gespräch, das zweisprachig geführt wird (wir deutsch – die Bahnangestellten ungarisch), ergab etwa folgendes: Ja natürlich, der Zug fährt, er steht ja schließlich im Kursbuch. Aber es gibt noch ein kleines Problem: der „Maschinist" ist nicht da. (Wer rechnet denn auch damit, daß plötzlich zwei Fahrgäste auftauchen.) Also wird zunächst der Tank des betriebseigenen Mopeds aufgefüllt und dann der Lokführer geholt. Ganz pünktlich wird man die Abfahrt wohl nicht schaffen, gibt man uns zu verstehen.

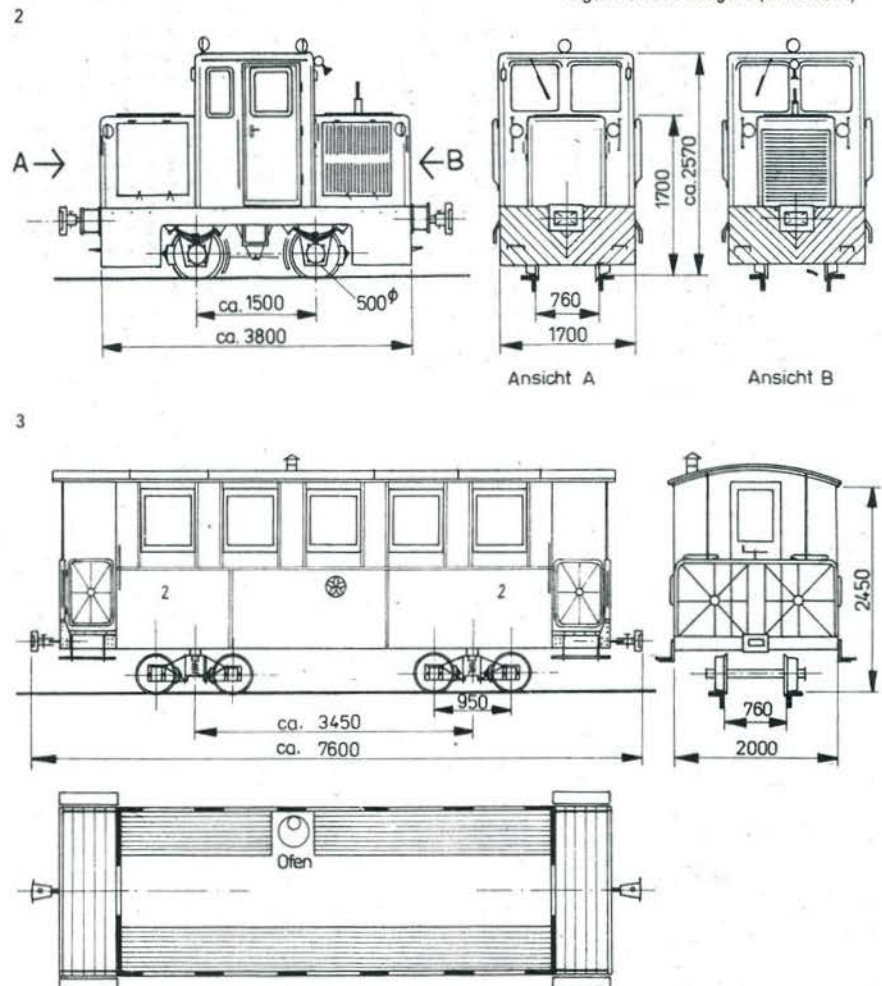
In der Zwischenzeit bringen wir mittels gemeinsam entwickelter Piktogramme in Erfahrung, daß die Bahn seit 1925 besteht und bis 1945 mit Dampflokomotiven betrieben wurde. Danach mußte man für einige Jahre auf Pferde als Zugmittel zurückgreifen, bis schließlich

1



Unmaßstäbliche Lageskizze der MEV

2, 3



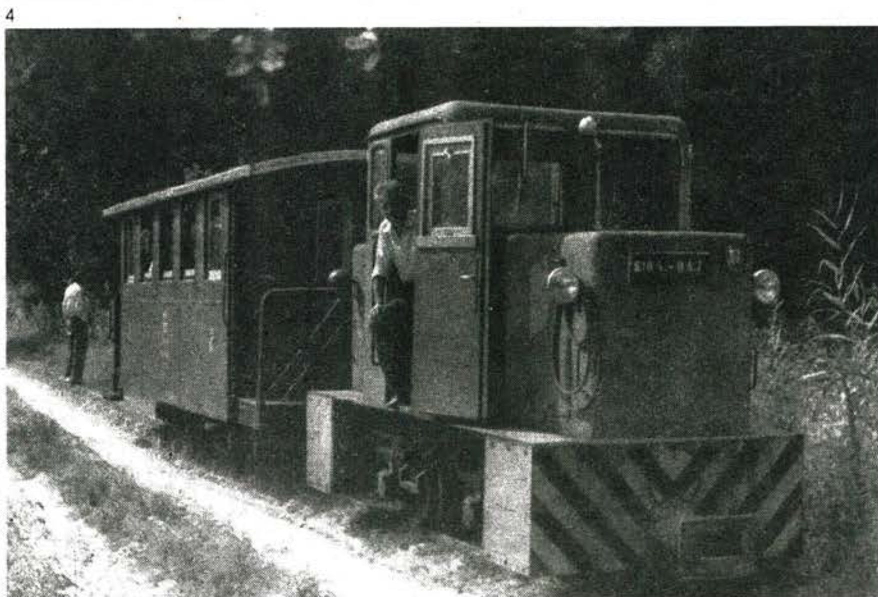

1 Lageskizze der Waldeisenbahn von Mesztegnyö (MEV)

2 Übersichtszeichnung der Czepel-Diesellok 37 kW (50 PS)

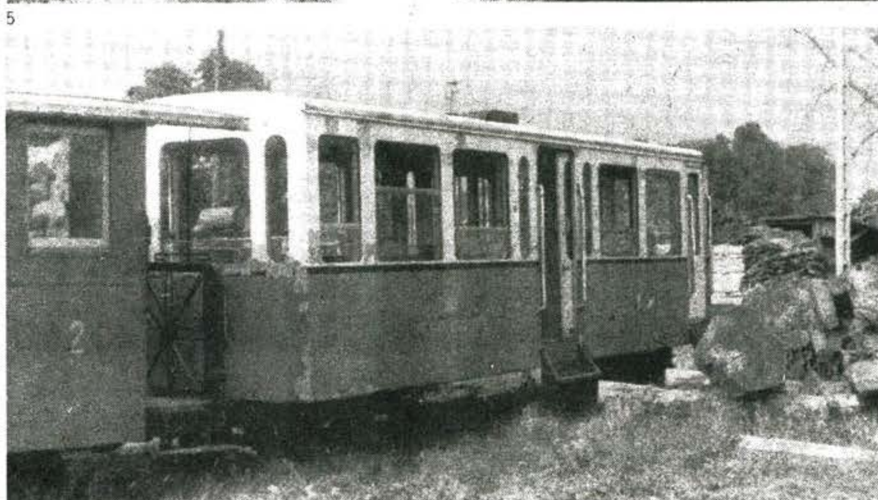
3 Übersichtszeichnung des vierachsigen Personenwagens (s. a. Abb. 4)

[1] Seit Einordnung der schmalspurigen Wirtschaftsbahnen in das Nummernsystem der Regelspurstrecken haben die ungarischen Waldbahnen statt der bisherigen 500er jetzt 300er Nummern, wobei die zweite und dritte Ziffer unverändert blieben.

4



5



6



4 Der planmäßige Personenzug der MEV während eines Haltes auf freier Strecke

5 Ehemaliger Personenwagen der Pioniereisenbahn Verőcemaros–Kiralyret (Nordungarn)

6 Ein „PmG" ist im Bahnhof Mesztegnyö eingefahren.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

1960 die jetzt noch im Einsatz befindlichen zweiachsigen Czepel-Diesellokomotiven eintrafen. Ihr Vierzylindermotor leistet 50 PS (37 kW). Die drei vorhandenen Maschinen sind auf dieser Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h zugelassen. Es ist erst wenige Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit, als man uns bittet, einzusteigen. Rumpelnd beginnt die Fahrt. Wir sind die einzigen Fahrgäste und – bleiben es auch auf der Rückfahrt. Erst jetzt sehen wir, daß sich die eigentliche Personen-Einstiegstelle etwa 200 m außerhalb des Bahnhofsgeländes befindet. Sie besteht wie auch die übrigen Stationen, die mitten im Walde liegen, aus einer bescheidenen Blockhütte mit Stationsschild. Da es kein Unterwegshalt gibt, kann man sie leicht übersehen. Der Oberbau überrascht uns: das sehr leichte Schienenprofil ist auf Betonschwellen in Sandbettung verlegt. Meist sind jedoch nur die Schienenköpfe sichtbar. Waldgras hat eine dichte Matte gebildet. Zahlreiche Abzweige verschwinden im Wald. Links und rechts des Streckengleises lagern hohe Knüppelholzstapel, viel Arbeit für die kleine Bahn. Dichte Laubwälder, einige Seen und Teiche sowie zahlreiche Mücken sind unsere Fahrtbegleiter.

An einer Ausweichstelle wird die Lok umgesetzt. Es ist die vorletzte Station der Strecke: Mélyéger. Den verbleibenden Kilometer bis Felsökak erspart man sich. Schade, wir hätten natürlich gern gewußt, wie es ganz am Ende der Strecke aussieht. Bis zur Rückfahrt wird noch ein Weilchen gewartet. Der Lokführer zeigt uns stolz seine am Vormittag gemachte „Beute": ein Korb herrlicher Pilze und ein Plastbeutel mit Fischen!

Nun aber wollen wir endlich unser Fahrgeld loswerden. Vor Fahrtantritt war uns das trotz mehrerer Versuche nicht gelungen. Fahrkarten allerdings gibt es nicht, und die Höhe des Fahrgeldes bestimmen wir selbst.

Auf der Rückfahrt werden aus einem Abzweiggleis, das schon lange keine Profilfreiheit mehr aufweist, einige Arbeitswagen und zwei Gleisbauarbeiter abgeholt, die mit dem Rückbau dieses Gleises beschäftigt waren. Etwas erleichtert stellen wir fest, daß die ganze Fahrt doch nicht nur uns zuliebe durchgeführt worden ist.

Pünktlich nach Kursbuch wird der Ausgangsbahnhof Mesztegnyö wieder erreicht. Mit herzlichem Händeschütteln verabschieden wir uns von dem freundlichen Zugpersonal.

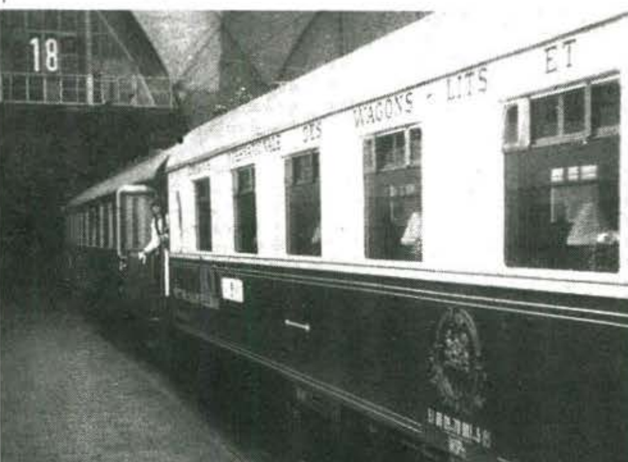
Die Fotos mögen die geschilderten Fahrteindrücke untermalen und vielleicht das Interesse an einem Besuch dieser Bahn wecken. Für die Modellbauer sei mit den Maßzeichnungen der Czepel-Diesellok und des vierachsigen Personenwagens eine kleine Nachbau-Anregung gegeben.

## Orient-Expreß in der DDR

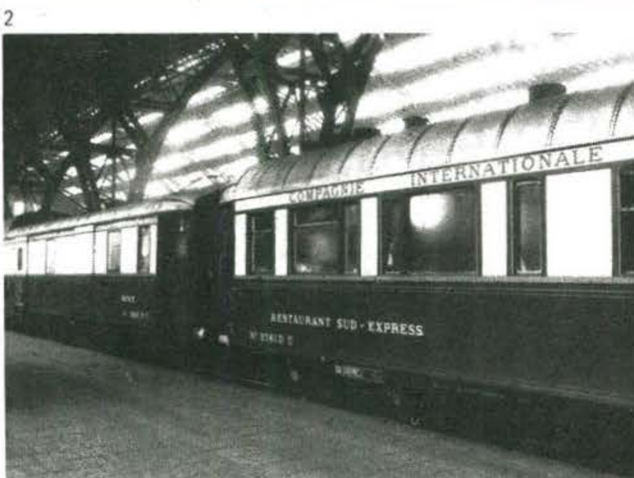
An drei aufeinanderfolgenden Wochenenden in der Vorweihnachtszeit des vergangenen Jahres sorgte wiederum eine ungewöhnliche Zuggarnitur auf unseren Schienenwegen, insbesondere auf den Hauptbahnhöfen Leipzigs (siehe Abb. 1 und 2) und Dresdens, für Aufsehen – der Orient-Expreß.
Mit ihm kamen ausländische Musikfreunde, um einmalige weihnachtliche Konzerte im Leipziger Gewandhaus und in der Dresdner Semperoper zu erleben. Der Zug trug diesem exklusiven Reiseprogramm Rechnung und präsentierte sich in besonderer nostalgischer Festlichkeit. Er bestand aus Restaurantwagen verschiedener Herkunft (z. B. einem Rheingold-MITROPA-Wagen, einem Restaurantwagen vom Sud-Expreß, einem historischen MITROPA-Wagen der DB, mehreren Voiture-Salon-Pullmanwagen) und Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Wagenbeschriftungen wie „Nostalgie-Istanbul-Orientexpreß" und „Train de luxe" sowie die goldenen Embleme mit den beiden gegenüberstehenden Löwen der „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Europeens" erinnerten an den 8. September 1988, als der Expreß auf seiner bisher längsten Reise in Potsdam und Berlin Station machte (s. „me" 10/88). Ins Auge fiel außerdem die Beschriftung „Semperoper Pullman", die treffend auf das Ziel dieser Luxusreise hinwies. Hier hatten Eisenbahnfreunde Gelegenheit, sich die abgestellten Wagen genauer anzuschauen. Von der DR wurde der Nostalgie-Zug auf einzelnen Abschnitten mit den Lokomotiven 01 1531, 03 1010 und 02 0201 befördert.

*Text und Fotos:*
*J. Blumtritt, Berlin*

1




2




3



## Nostalgie-Expreß

Zum 125jährigen Jubiläum der Strecke Budapest–Nagykanizsa verkehrte im August 1986 erstmalig an Sonnabenden zwischen den Bahnhöfen Budapest-Déli palyaudvar (Südbahnhof) und Siófok ein Nostalgie-Expreß mit Fotoaufenthalten in Budapest-Kelenföld, Velence, Cárdony, Agárd und Székesfehérvár. Der Jubiläums-Dampfschnellzug 1872 (Rückfahrt Nr. 1879) war bespannt mit der Dampflok 109.109, der letzten betriebsfähigen Lok der berühmten Südbahn BR 109.
Vom Nyugati pályaudvar, dem Budapester Westbahnhof, startet seitdem jeweils an Sonntagen ebenfalls ein Dampflok-Sonderzug nach der nördlich gelegenen Stadt Esztergom.
Abb. 3 zeigt die 1924 gebaute 424.287 – eine 2'D-Zweizylinder-Heißdampfmaschine –, die im Schnellzugdienst, aber auch im Güter- und Personenzugeinsatz gute Dienste leistete.

*Text und Foto:*
*G. Zeidler, Karl-Marx-Stadt*

## Dispatchersystem mit Radio

Im Rahmen der technischen Rekonstruktion der Ungarischen Staatsbahnen wird das Dispatchersystem im Zugverkehr Westungarns mit Hilfe des Radios realisiert. Die Steuerung übernimmt ein Rechner. Der Aufbau eines solchen Netzes begann 1985. Mit Hilfe einer Federvorrichtung stellt der Zug selbst die nötigen Weichen. Außerdem werden die Schranken automatisch geschlossen und geöffnet. Die Premiere des neuen Systems fand am 1. Januar 1988 zwischen den Städten Köszeg und Szombathely statt. Die Züge verkehren ohne Schaffner.
*me*

## Grün für den Nahverkehr

Die Metro-Trasse vom Bahnhof Smichow ist nunmehr um drei Stationen in den Südwesten Prags verlängert worden. Für rund 120 000 Fahrgäste verkürzt sich dadurch die Fahrzeit in das Zentrum wesentlich. Bis 1993 wird von der jetzigen Endstation der Linie B Dukelska ein weiterer Abschnitt dazukommen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Metroabschnitts ist auch eine Straßenbahnlinie nach Repy eröffnet worden. Ein Neubaugebiet im Westen der Stadt, wo bereits 30 000 Menschen leben, wird erschlossen.
*me*

## Schneller zum Schwarzen Meer

Eines der kompliziertesten Verkehrsbauvorhaben Rumäniens wurde Ende vergangenen Jahres abgeschlossen: Ein neuer Brückenkomplex über die Donau und einen Nebenarm des Stroms überquert den Unterlauf auf der nunmehr kürzesten Verbindung zwischen Bukarest und der Hafenstadt Constanta am Schwarzen Meer. Für dieses Vorhaben mußte ein fast 20 km breiter Sumpf- und Schwemmlandstreifen überwunden werden, über den bisher lediglich ein fast hundertjähriger eingleisiger Eisenbahnviadukt führte.
Die Verbindung zwischen den beiden bei Fetesti und Cernavodă gelegenen 420 und 470 m langen Flußübergängen mit jeweils zwei Eisenbahngleisen und vier Autofahrspuren stellt ein 17 km langer Damm her, der zugleich einen Teil der künftigen Autobahn zwischen der rumänischen Hauptstadt und der Schwarzmeerküste aufnehmen wird.
Mit dem Brückenschlag erhöht sich die Durchlaßfähigkeit auf der elektrifizierten Hauptstrecke, die Rumäniens bedeutensten Hochseehafen mit dem Binnenland verbindet, erheblich. Ein weiterer Effektivitätszuwachs für die Transporte auf der 250 km langen Strecke erwartet man von einem Zugfunksystem, das derzeit gemeinsam mit DDR-Spezialisten installiert wird.
*me*

## Bahnhofsriese wieder eröffnet

Das größte Bahnhofsgebäude der USA, Washingtons Union Station, wurde nach langjähriger Restaurierung Ende 1988 wieder eröffnet. Der 81 Jahre alte Jugendstilbau mit seinen 22 Bahnsteigen war in den 70er Jahren stillgelegt worden.
*me*

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

# Die Hochbauten des Bahnhofs Erfurt West

## 3. Teil

### Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen

*Vom Vorbild*

Den Entwurf des Empfangsgebäudes mit Güterschuppen hat im November 1925 der Landesarchitekt Schmidt der Provinzial-Sächsischen Kleinbahnverwaltung, Sitz Merseburg, erarbeitet. Die Baubeschreibung, statische Berechnung und Zeichnung wurde am 4. Dezember 1925 der Städtischen Baupolizeiverwaltung Erfurt vorgelegt. Am 15. Dezember 1925 gab es mit dem Bau-Erlaubnis-Schein Nr. 789 die Genehmigung, „ein Empfangsgebäude erbauen zu lassen". Der Bauwert war mit 70 000 Mark festgesetzt und auf dessen Grundlage die Gebühren in Höhe von 230 Mark erhoben. Insgesamt wurden 23 Auflagen erteilt. Unter anderem waren für die Be- und Entwässerung besondere Zeichnungen beim Städtischen Tiefbauamt einzureichen und für die Eisenbetondecke des Kellergeschosses noch die statischen Berechnungen vorzulegen. Ursprünglich war eine Stahlträgerdecke mit gemauerten preußischen Kappen vorgesehen. Nach dem Erläuterungsbericht sollten Holztreppen eingebaut werden. Man entschloß sich aber, auch diese in Stahlbetonkonstruktion mit Terrazzostufen auszuführen. Für diese Veränderungen wurde am 16. Juli 1926 der Bau-Erlaubnis-Schein Nr. 319 ausgestellt. Für die „Herstellung einer Entwässerungsanlage und die Einrichtung von Wasserspülaborten" erteilte das Städt. Tiefbauamt mit Bau-Erlaubnis-Schein Nr. 91 vom 14. Juli 1926 die Genehmigung. Es war eine 250 mm weite Anschlußleitung zu verlegen und die Aborte im Erdgeschoß frostfrei anzulegen, d. h., die Wasser-Geruchsverschlüsse waren in einer stets zugänglichen Grube unterzubringen.

Hauptgebäude und Güterschuppen wurden massiv aus „Ringofensteinen in hydraulischen Kalkmörtel" hergestellt, die Bankette aus „Cementbeton 1:3:6". Erd- und Obergeschoß erhielten Holzbalkendecken mit Ausstakung, Kohleschlackefüllung und „schwedischen tannenen Fußboden". Alle Dachflächen wurden gelattet und mit „naturrot gebrannten Biberschwänzen als Kronendach" eingedeckt. Die Fassadenflächen versah man mit Edelputz, z. T. „in scharrierter Arbeit". Im Erdgeschoß war von Anfang an eine Gastwirtschaft vorgesehen. Alle Räume besaßen Ofenheizung. Welche Baubetriebe das Gebäude errichteten, ist nach derzeitiger Quellenlage nicht zu ermitteln. Aus den Grundrissen (Abb. 3) gehen Abmessungen und Nutzung der einzelnen Räume hervor. Abb. 2 zeigt die vier Ansichten und zwei Querschnitte des Gebäudes. Dem Modellbauplan lag die Zeichnung von 1925 zugrunde. 1935 wurde der Güterschuppen z. T. aufgestockt, um die Wohnung des Wirtes zu erweitern. Um 1960 baute man das Dachgeschoß zu einer weiteren Wohnung aus und vergrößerte den gleisseitigen Giebelaufbau um zwei seitliche Dachgaupen. Auch im nicht mehr benötigten Güterschuppen richtete man zu dieser Zeit eine Wohnung ein. An der Südseite des Güterschuppens wurden wenig früher Schuppenräume angefügt. In dieser Form repräsentiert sich das Gebäude noch heute.

1



1 Das Empfangsgebäude Erfurt West, von der Brücke Binderslebener Landstraße betrachtet, im Zustand von 1982
Foto: G. Sauerbrey, Erfurt

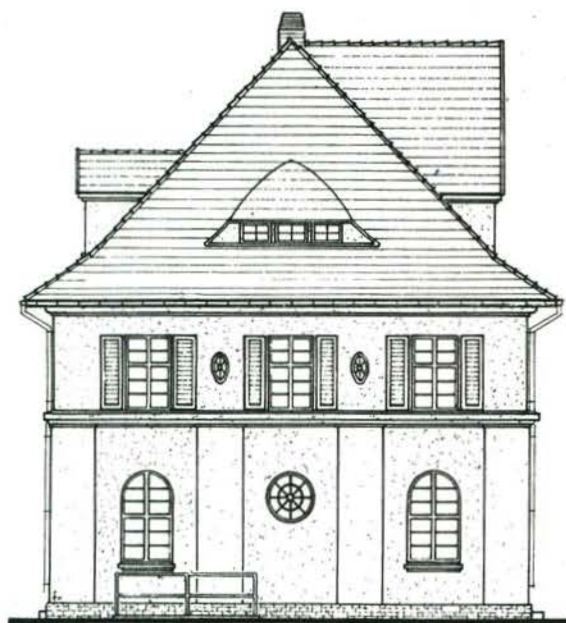
*Das Modell*

Das Modell wird in der bekannten Gemischtbauweise angefertigt. Die Einzelteile sind von den Zeichnungen auf die Materialien zu übertragen. Die Wände sind aus Sperrholz in vorbildgetreuer Dicke gemäß Grundrisse herzustellen. Pfeiler-, Sims- und Sockelvorlagen werden aus Pappe bzw. profilierten Holzleisten gefertigt und aufgeleimt. Hinter die ausgesägten Fensteröffnungen klebt man die aus Zeichenkarton geschnittenen Fenster und „verglast" sie von innen mit Cellon. Mit einer Reißnadel sind die Cellonscheiben von innen in engem Abstand senkrecht zu ritzen. Durch waagerechtes und schräges Ritzen kann man Muster imitieren. Es entstehen so echt aussehende „Gardinen". Die Außentüren und -tore sind gemäß Zeichnung aus Holzfurnier zu fertigen und hinter die entsprechenden Öffnungen zu kleben. Die Wände werden auf Gehrung gearbeitet und zunächst trokken zusammengepaßt. Zu beachten ist, daß die vorspringenden Simse und Sockelflächen länger als die eigentlichen Wände aufzubringen sind. Die Zwischendecken entstehen aus Sperrholz nach den Innenmaßen und müssen eingepaßt werden. Sollen die Räume ganz oder teilweise mit Inneneinrichtung versehen werden, sind die inneren Wandflächen vor dem Zusammenbau farblich zu behandeln. Die Zwischenwände sollten auf jeden Fall mit eingebaut werden. Die Außenflächen der Wände sollte man vor dem Zusammenbau unbedingt anstreichen. Putzflächen werden mit pastöser rotbrauner Plakatfarbe gestupft, Pfeilervorlagen und Simse mit hellgrauer Farbe glatt angestrichen. Die Fensterrahmen erhalten einen weißen Anstrich, Türen und Tore sind dunkelbraun zu beizen. Das hellgraue Sockel-Werksteinmauerwerk kann aus Prägepappe oder aufgeklebten Einzelsteinen (Pappstückchen) nachgebildet werden. Die unterschiedlichen Höhenlagen des Geländes um das Gebäude sind zu beachten. Zweckmäßig ist daher, alle Wände bis auf −15 mm zu verlängern, was der Höhenlage der Grundplatte entspricht. So erhält das Modell einen sicheren Stand. Auf die Nachbildung des Kellers kann verzichtet werden. Anderenfalls ist eine Öffnung in der Grundplatte auszusparen und das Modell in richtiger Höhenlage einzusetzen.

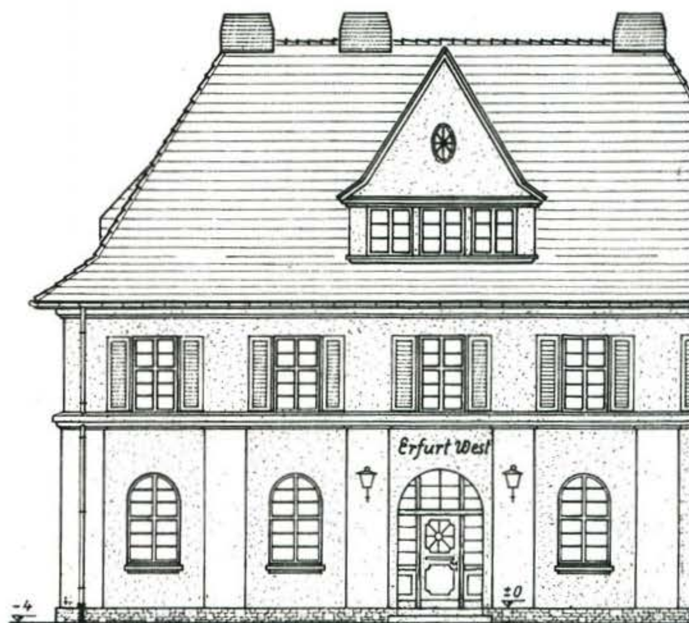
*Kleinbahn Erfurt - Nottleben - Gotha (Ost)*

Empfan
für Bahnhof

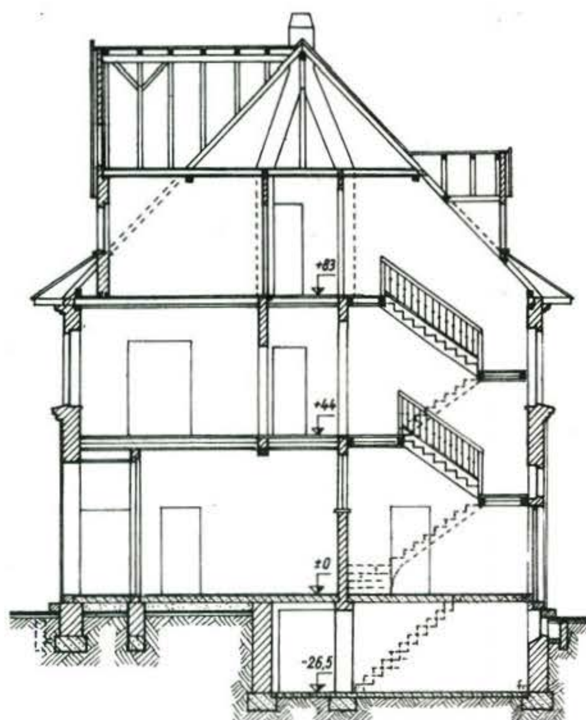
M 1



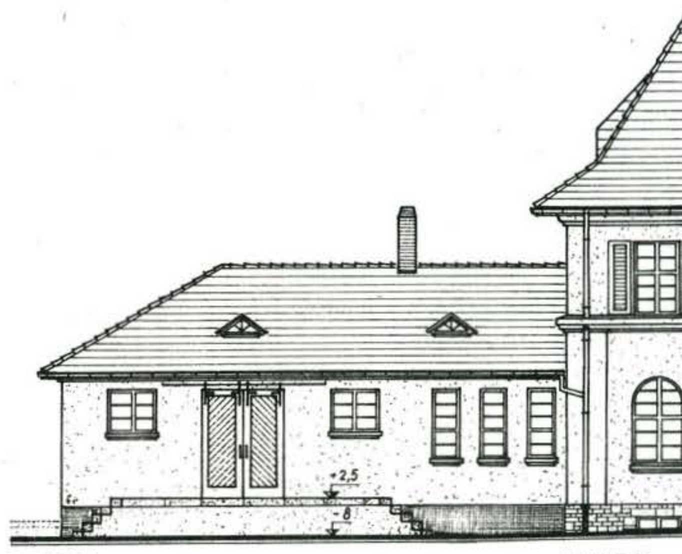
Nordansicht




Westansicht (Bahnsteigseite)




Schnitt a-b




Ostansicht (Straßenseite)

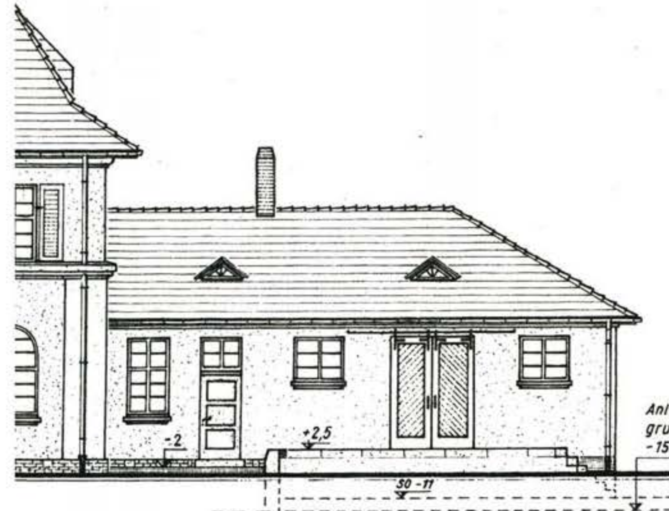


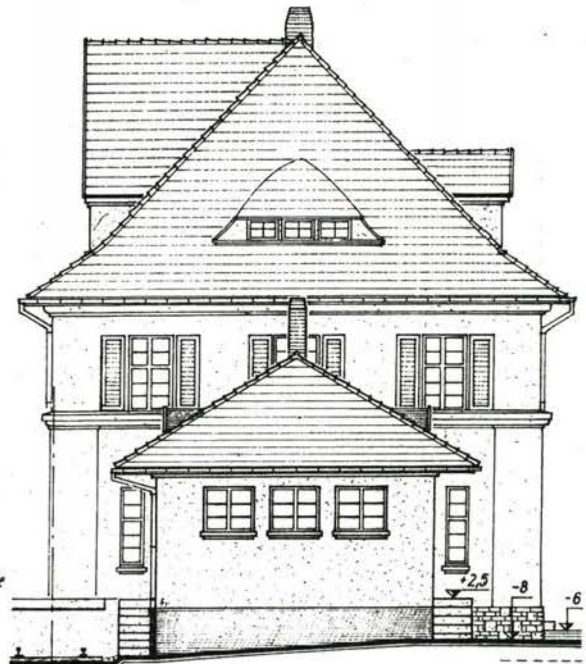

2 Ansichten und Querschnitte des Empfangsgebäudes mit Güterschuppen im Maßstab 1:2 (H0)

ıe bäude
furt West

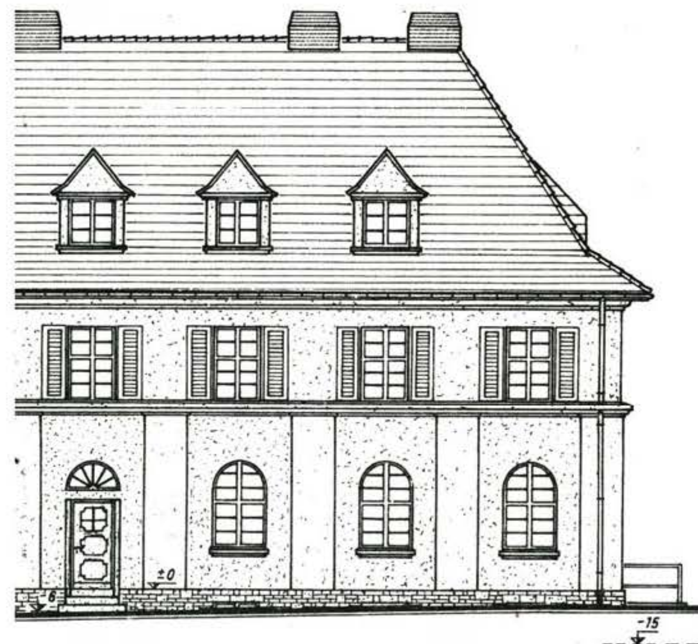
'H0)

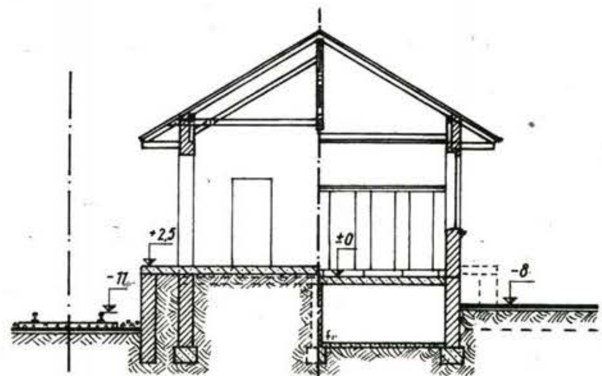
Der Landeshauptmann der Provinz Sachsen




Südansicht




Schnitt c-d

Geprüft und genehmigt:
Merseburg, den 13. Nov. 1925
Der Landeshauptmann
I.A. gez. Sell
Landesbaurat

Aufgestellt:
Merseburg, den 12. Nov. 1925

gez. Schmidt
Landesarchitekt

15 20 m

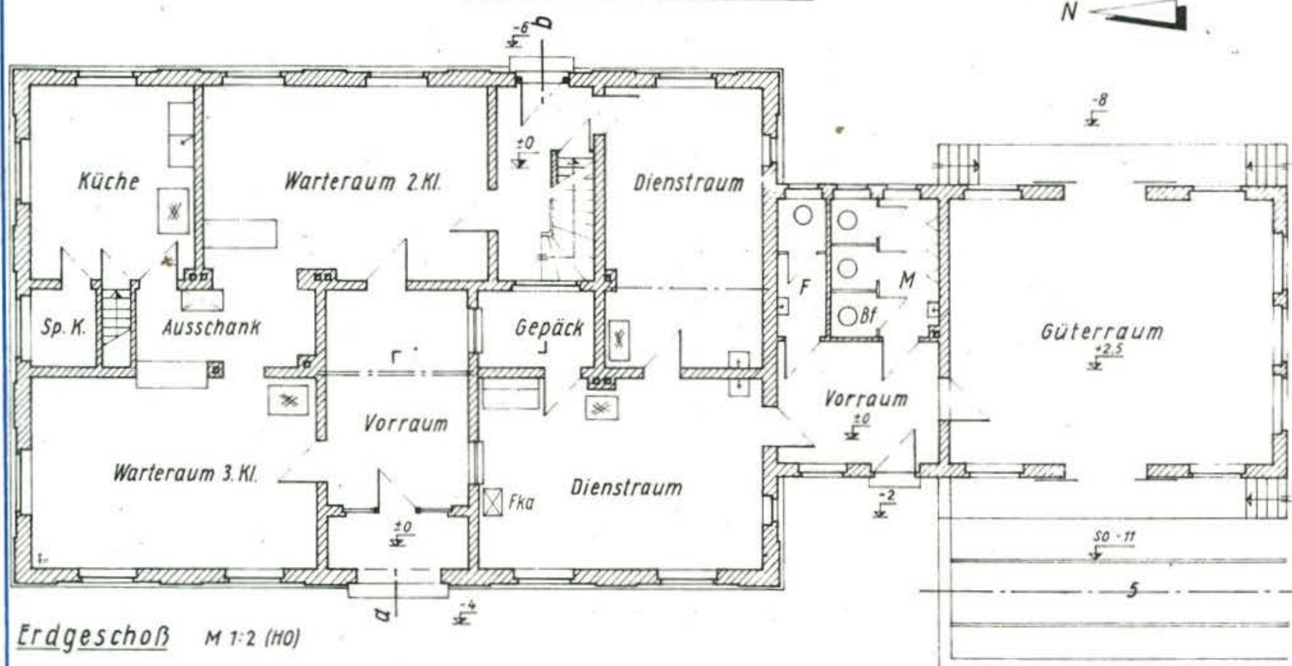
Fromm - 1988

3

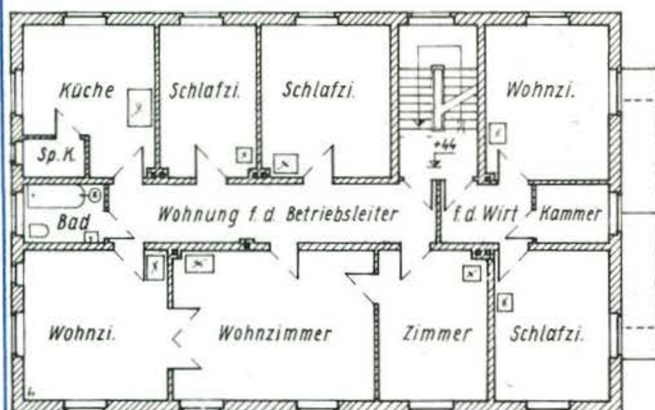
Kleinbahn Erfurt - Nottleben - Gotha (Ost)

Der Landeshauptmann der Provinz Sachsen

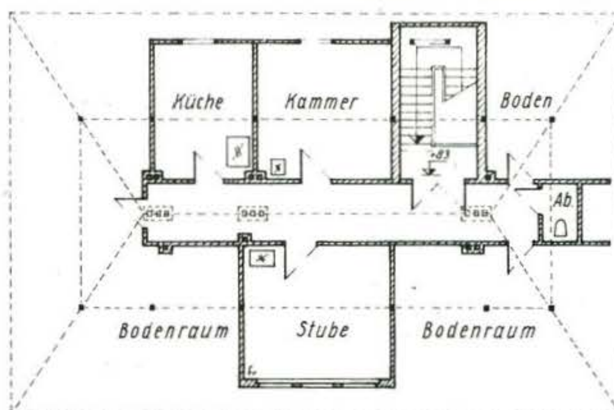
## Empfangsgebäude für Bahnhof Erfurt West



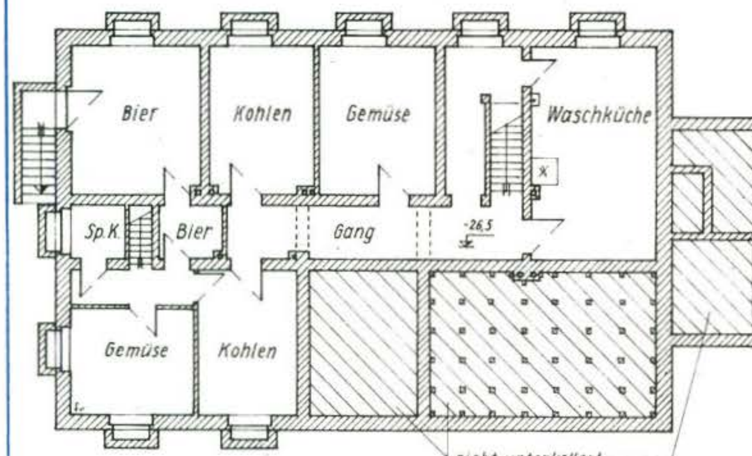

Erdgeschoß M 1:2 (HO)




Obergeschoß M 1:2,5 (HO)

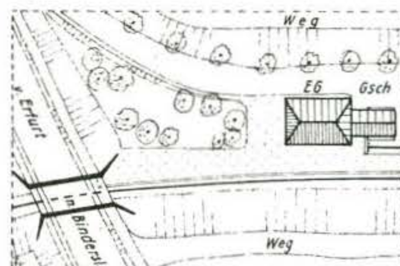



Dachgeschoß M 1:2,5 (HO)




Kellergeschoß M 1:2,5 (HO)





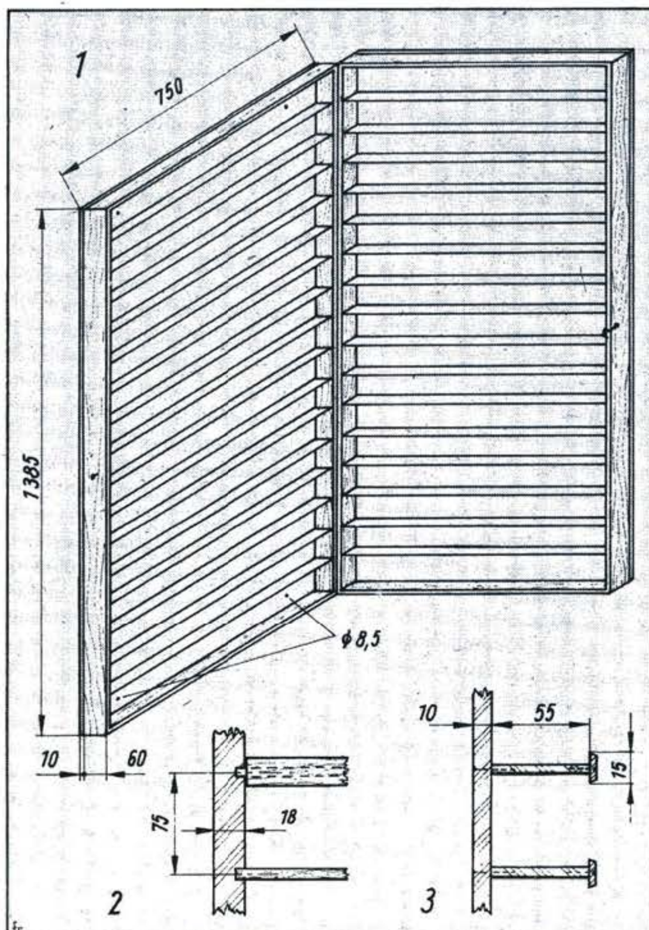

Lageplan M 1:2000 (Vorbild)

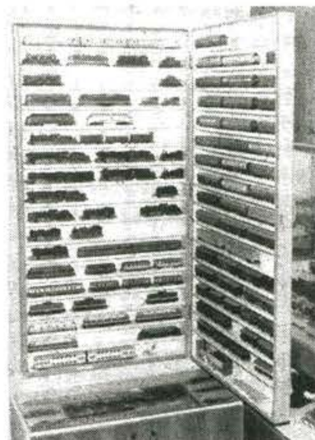
Geprüft u. genehmigt:
Merseburg, den 13. Nov. 1925
Der Landeshauptmann
I. A.
gez. Sell
Landesbaurat

Aufgestellt:
Merseburg, den 12. Nov. 1925
gez. Schmidt
Landesarchitekt

## Aufbewahrungsschrank für Modelleisenbahnen

Ein altes Sprichwort sagt: „Not macht erfinderisch". Das Problem der Verpackungen von Modelleisenbahnfahrzeugen, Modellautos u. ä. tritt immer wieder auf, wenn man ein solches sucht oder wenn man jemanden seine Sammlung zeigen möchte. Man wühlt in den Verpackungen herum, und nicht selten kommt es vor, daß die Modelle beim Herausnehmen beschädigt werden. So entstand der Gedanke zum Bau eines Aufbewahrungsschrankes auf der Grundlage eines Setzkastens. Man sammelt Steine, kleine Utensilien u. ä. Warum bringt man nicht auch nach dem gleichen Prinzip Modelle unter? Bei meinem Schrank mußten folgende Bedingungen erfüllt werden: übersichtliche Anordnung, schnelle und einfache Entnahme der Modelle sowie staubfreie und größtmögliche Aufbewahrung.
Der Bau wurde wie folgt ausgeführt (die Maße gelten für die Nenngröße H0): Als Grundplatte wurde eine 1 385 mm × 750 mm große und 10 mm dicke Sperrholzplatte benutzt. Auf diese werden hochkant in Streifen von 60-mm-Breite und 18-mm-Stärke geschnittene Möbelplatten als Außenrahmen geschraubt und geklebt (Abb. 1). In die Seitenstreifen werden je nach Anzahl der Fächer etwa 5 mm tiefe Längsschnitte gesägt und ausgefräst. Die Breite der Längsschnitte richtet sich nach der



Stärke der Brettchen aus denen die Fächer gebildet werden (Abb. 2). Jetzt werden die Brettchen zugesägt, die Maße betragen 725 mm × 55 mm. Auf die Grundplatte werden Striche gezogen, wo später die Brettchen sitzen. In gleichmäßigen Abständen sind zwei 1-mm-Löcher in die Grundplatte zu bohren, in die Nägel eingeschlagen werden, um die Brettchen auf der Länge von 725 mm zu stabilisieren. Aus dem gleichen Grund wurde für die Frontseite jedes Brettchens eine Tapetenleiste verwendet. Auch hier werden die Tapetenleisten für die Nägel vorgebohrt, sonst reißen die Leisten (Abb. 3). Beim Zusammensetzen ist ausreichend Kaltleim zu verwenden. Die Tür wird zur besseren Ausnutzung nach dem gleichen Prinzip gebaut, hier braucht die Grundplatte nur aus einer Hartfaserplatte zu bestehen.
Beide Teile werden mit drei kräftigen Scharnieren zusammengeschraubt und mit Schaumgummidichtungen versehen. Der gesamte Schrank wurde mit Holztapete, passend zum Zimmer, beklebt. Abschließend sind noch eine seitliche Verriegelung und ein Griff zum Öffnen anzubringen. Der Schrank wurde mit vier 8 mm × 50 mm langen Schrauben an der Wand befestigt. Die Größe des Schrankes bzw. jedes Einzelteils kann auf die Nenngrößen TT oder N verändert werden. Bei diesen Modellen braucht die Grundplatte nicht so stark zu sein.

*Text, Foto und Zeichnung: R. Gatzsche, Leipzig*

---

Sind alle Wände paßgerecht vorgearbeitet und angemalt, können sie zusammengebaut werden. Zwischendecken sind entsprechend der Höhenangaben einzubauen. Die Dach-Unterkonstruktion aus entsprechenden Sperrholzflächen werden auf die obere Decke, die um Dachvorsprung auskragen muß, gesetzt und die Dachflächen aus 1 mm dikkem Sperrholz aufgebracht. Für den gleisseitigen Giebelaufbau ist dabei eine Öffnung auszusparen; er sitzt auf der Obergeschoßdecke. Die Dachgaupen und Dachfenster (Güterschuppen) sind vorzufertigen und auf die Dachfläche aufzukleben. Die Schornsteine, bestehend aus Holzleisten und mit Ziegelsteinpapier beklebt, werden auf den Dachfirst aufgesetzt. Die Dachflächen werden mit Einzelziegeln eingedeckt. Diese recht mühsame Arbeit wird aber durch ein exzellentes Aussehen belohnt. Kurz zur Technologie: Brauner Schnellhefterkarton wird naß in naß rotbraun, rot, orange und dunkelbraun bemalt. Dann werden nach vollständigem Trocknen 2 mm breite Streifen abgeschnitten und mit einem Bürolocher die Ziegel ausgestanzt. Von der Traufe beginnend, werden die Ziegel reihenweise „eingedeckt". Ein Streifen wird mit PVA-Leim bestrichen, und die Ziegel sind mit Hilfe einer Nadel aufzulegen. In etwa 3-mm-Abstand wird ein dünner Bleistiftstrich gezogen, der als Anhalt für die nächste Reihe dient. Die einzelnen Reihen müssen aber absolut waagerecht liegen! Für die Grate können handelsübliche Plaste-Gratziegelstreifen verwendet werden, ebenso Plaste-Dachrinnen und -Regenfallrohre. Die vorgefertigten Kellerlichtschächte sind durch Gitter aus dünnem Draht abzudecken und entsprechend der Ansichten an die Außenwände zu kleben. Die Fensterläden werden aus zwei Lagen dünner Pappe gefertigt, grün angemalt und auf die Wandflächen geklebt. Blumenkästen, Reklametafeln und Außenleuchten vervollständigen das Modell. Der Vorraum erhielt einen Fliesenbelag, der durch entsprechendes Bemalen nachzubilden ist. Weitere Hinweise auf bewährte Modellbau-Technologien finden sich in ⟨2⟩. Das Modell sollte möglichst nur auf Modellbahnanlagen der Epochen II bis IV einen Platz erhalten. Ort und Thema sollten beachtet werden.

3 Grundrisse des Gebäudes im Maßstab 1:2 (H0) bzw. 1:2,5 (H0). Der Lageplan entspricht dem Vorbildmaßstab 1:2 000
Zeichnungen: Verfasser

**Quellenangaben**

⟨1⟩ Privatarchiv des Verfassers
⟨2⟩ Günter Fromm, Modellbahn-Bauten, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981

Ing. Peter Sommer (DMV), Magdeburg

## Anwendungsbeispiel einer Diodenmatrix

Beim Aufbau größerer Modellbahnanlagen ist es zweckmäßig, eine Fahrwegschaltung vorzusehen, die den Bedienaufwand beim Fahrbetrieb vereinfacht. Die Diodenmatrix entspricht dieser Forderung, so daß wir uns in der Arbeitsgemeinschaft 7/22 des DMV entschlossen, diese Technik auf unserer Gemeinschaftsanlage einzusetzen. Um den Aufwand zu reduzieren, verzichteten wir auf Verriegelungen und Signalabhängigkeiten.

Die Leichtgängigkeit der Pilz-Weichenantriebe haben wir durch Demontage der Rückmeldeeinrichtungen verbessert, die Rückmeldung wird, wenn notwendig, durch andere Mittel realisiert.

Zum Aufbau der Diodenmatrix werden benötigt:

- Dioden SY 360/0,5 oder ähnliche Typen
- Mikrotaster 10 A oder Startertaster eines Lkws als Richtungstasten
- Mehrebenentaster der Heimelektronik als Gleistasten
- zweiseitig kupferkaschiertes Leiterplattenmaterial
- Stromversorgung 16-V/10-A-Gleichspannung (kurzzeitig)

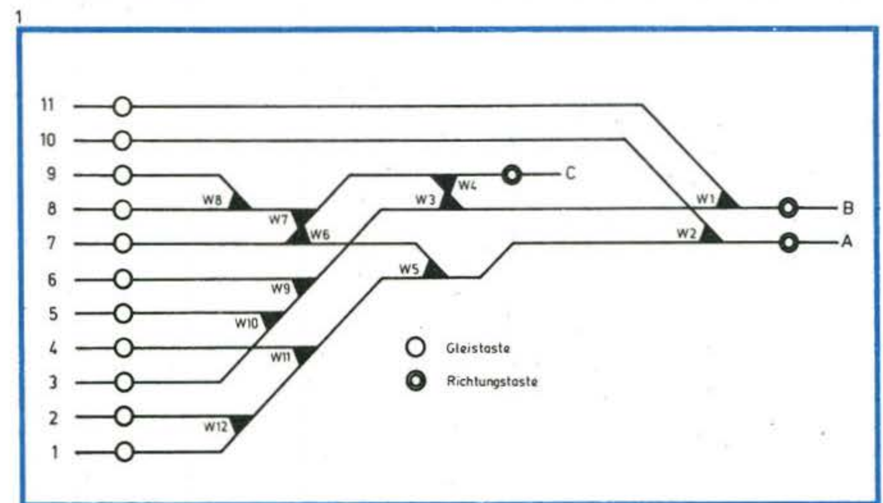
Nun zum praktischen Aufbau anhand der Zeichnungen:

*Abb. 1 Gleisplan.* Bei der Übertragung auf die Stellpultplatte ist ein Gleisabstand von 20 mm vorhanden. Damit ist genügend Platz für den Einbau der Taster. Die Taster für die Betätigung der Signale sind nicht eingezeichnet.

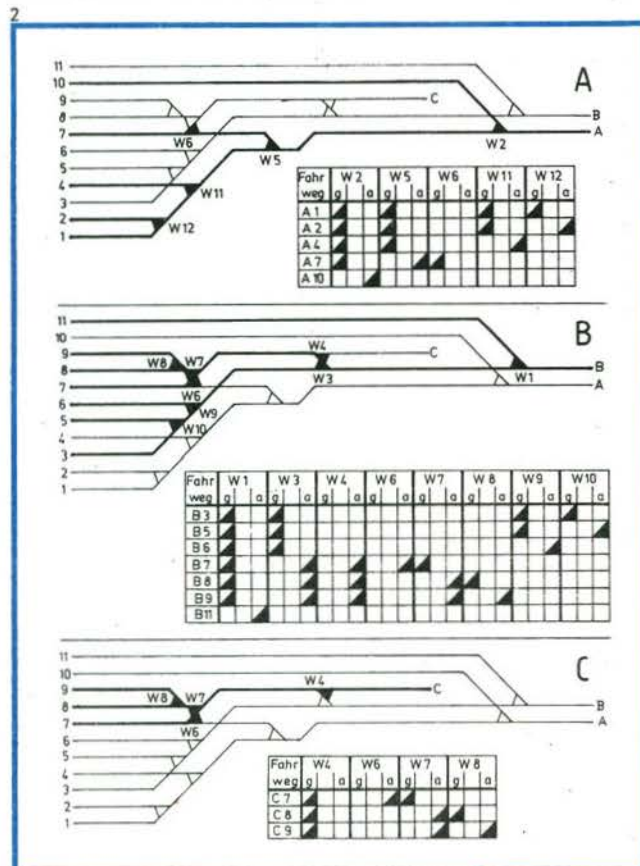
*Abb. 2 Fahrwegpläne.* Sie zeigen die möglichen Fahrwege, sowie in den Rasterfeldern die benötigten Weichenstellungen. Die Fahrwegpläne sind Grundlage für die Konstruktion der Matrix. Bei Funktionsprüfung und Fehlersuche erweisen sie sich als eine große Hilfe.

*Abb. 3 Matrix A–C.* Der Aufbau erfolgt

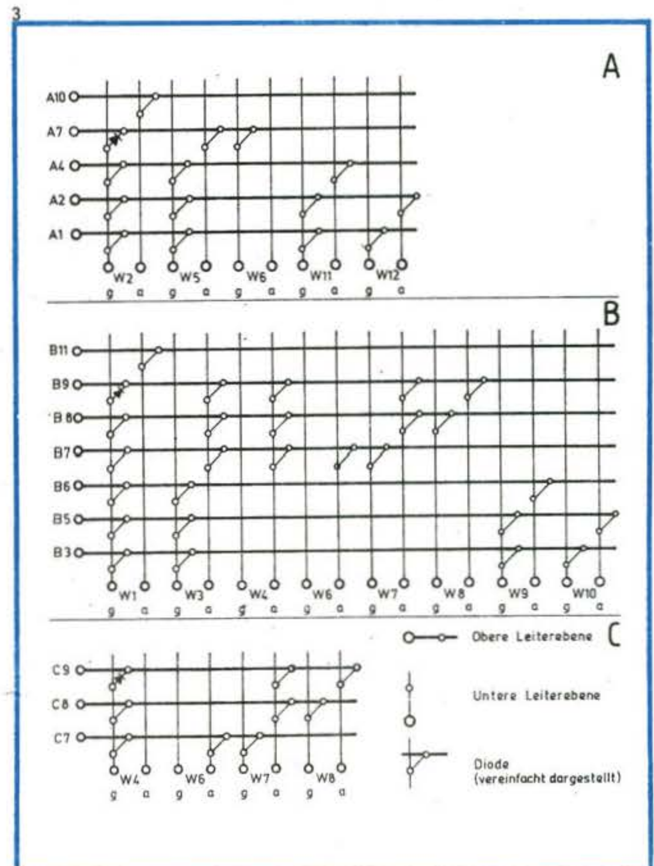
1




2




3



auf dem Leiterplattenmaterial. Bei einem Rastermaß von 8 mm sind die Leiterzüge 4 mm breit. An den Anschlußstellen befinden sich Lötösen, welche eingenietet und mit den Leiterzügen festgelötet werden, gleiche Polarität aller Dioden beachten!

*Abb. 4 Verdrahtung.* Hier wird ersichtlich, daß einige Weichen von mehreren Matrix angesteuert werden. Auf einer Lötösenleiste erfolgt die Zusammenschaltung sowie der Anschluß der Weichen auf der Anlagenplatte.

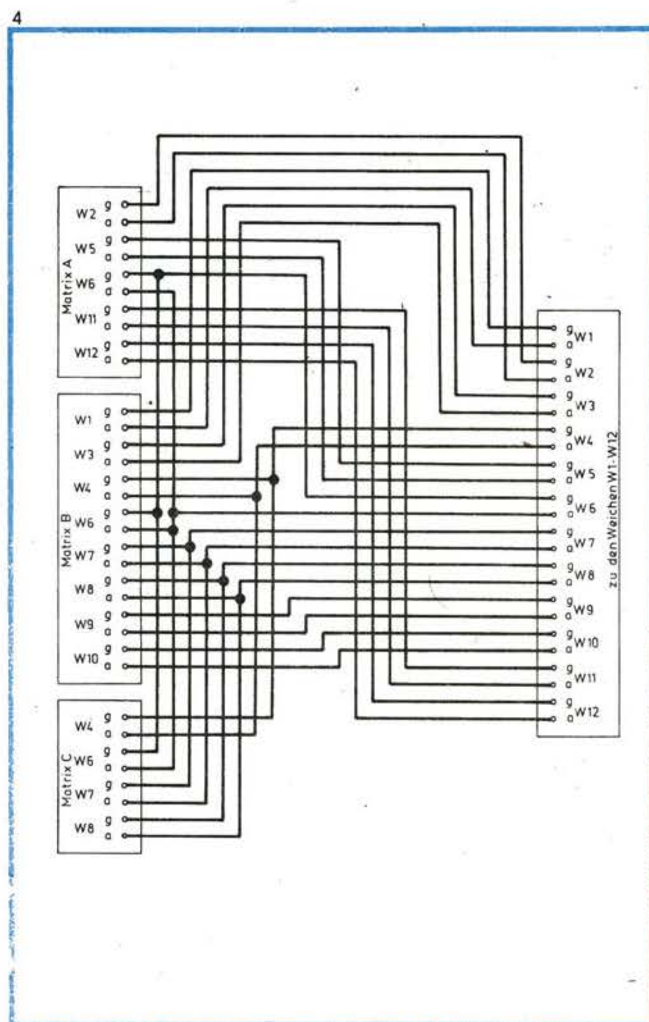
*Abb. 5 Ansteuerung der Matrix* über die jeweilige Richtungstaste und die zugehörige Ebene der Gleistaste des gewünschten Gleises

*Abb. 6 Wirkschaltplan* A 2 zeigt am Beispiel des Fahrweges A 2 die gesamte Schaltung. Für die anderen Fahrwege ist die Schaltung analog aufgebaut.

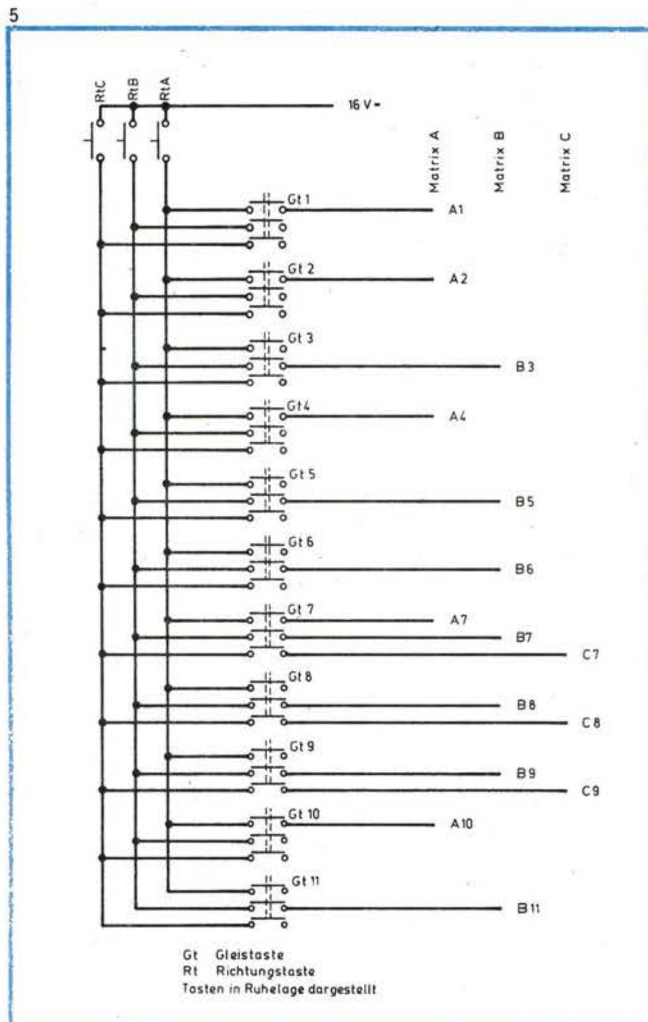
Nun noch einige Hinweise zur Stromversorgung:
Die benötigte Gleichspannung 16 V wird über eine Vollweggleichrichtung mit 10 A/35 V Dioden einem industriell gefertigten Transformator entnommen. Zur Verbesserung des Impulsverhaltens ist im Gleichstromteil ein Elektrolytkondensator 1 000 μF/63 V eingebaut. Der Aufbau der Stromversorgung muß von einem Elektrofachmann vorgenommen werden!
Beim Anschließen der Stromversorgung an die Diodenmatrix ist auf die richtige Polarität zu achten, denn sonst geht nichts!

Zeichnungen: Verfasser

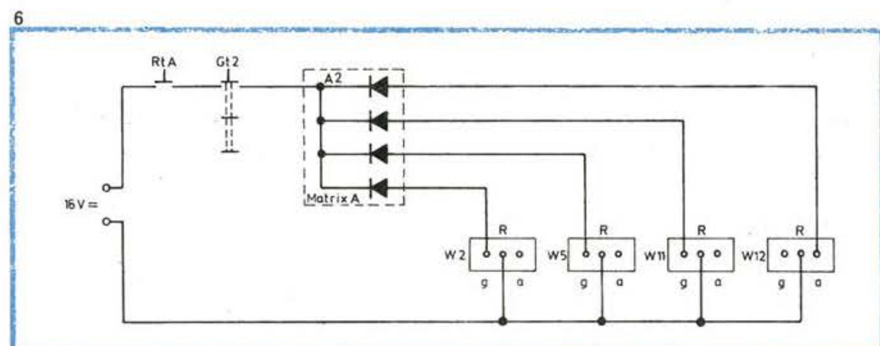
4




5




6




## Vorschau

Im Heft 5/89 bringen wir u. a.:

– Ausgewähltes über die Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn;
– Schmalspurige Werkbahnen in der DDR;
– TT-Fahrzeuge selbst gebaut;
– Oldtimer-0-Anlage

Christoph Rudhard (DMV), Magdeburg

# Die Modellstraßenbahn

## 1. Teil

**Grundsätzliches**

Mit dem LOWA-Straßenbahnzug (ET/EB 54) bietet der VEB PREFO einen Bausatz im Maßstab von 1:87 an, der für viele Modelleisenbahner eine bis dahin bestehende Lücke im Angebot schloß. Dieser Bausatz (siehe „me" 10/85) bietet vielfältige Verwendungsmöglichkeiten. So können wir das Modell zusammenbauen, um es hinterher in einer Vitrine zu betrachten oder als Beladegut verwenden, indem wir den Straßenbahnzug auf einen Spezialgüterwagen stellen bzw. mit einem Tieflader durch die Straßen unserer Modellstadt befördern. Aber Hand aufs Herz: Sind wir nicht stiefmütterliche Modelleisenbahner, wenn wir es am Ende dabei belassen?

Zunächst kann das Standmodell durch Frisuren oder Umbauten verfeinert bzw. verändert werden. Schließlich wurde das Vorbild in einer sehr großen Stückzahl gebaut und kam im Laufe der Jahre bei nahezu allen Straßenbahnbetrieben unserer Republik und darüber hinaus in Städten der UdSSR und der VR Polen zum Einsatz. Noch heute sind einzelne Exemplare dieses Typs beispielsweise in Gera, Naumburg oder Brandenburg im Linienverkehr anzutreffen und haben manche bauliche Veränderung erfahren. Nicht wenige Fahrzeuge wurden in der Zwischenzeit auch zu Arbeitswagen umgebaut. An Anregungen für den geübten oder auch weniger geübten Bastler dürfte es also nicht mangeln.

Natürlich kann dieser Modellstraßenbahnzug auch zum Fahren gebracht werden. Dazu muß man ihn mit einem Antrieb versehen und eine entsprechende Gleisanlage mit Fahrleitung errichten. Dann kann der Modellstraßenbahnzug auf der Anlage „wichtige Verkehrsaufgaben" übernehmen, indem er die „Bewohner" einer Modellstadt schnell vom unteren zum oberen Bahnhof bringt oder ein Industriegebiet am Anlagenrand verkehrstechnisch erschließt. Auch eine Straßenbahnanlage – ohne Eisenbahn – kann durchaus ihre Reize haben und einen abwechslungsreichen Betrieb ermöglichen.

Allerdings treffen wir fahrende Straßenbahnen auf Modellbahnanlagen nur selten an, um nicht zu sagen: sie sind die Ausnahme.

Das hat Ursachen. Ein erster Punkt ist die bekannte Tatsache, daß sich die Zahl der Nahverkehrsfreunde gegenüber den Eisenbahnfreunden in Grenzen hält. Es soll ja auch Freunde geben, die da meinen, „Funkenkutschen" hätten nun einmal absolut nichts auf einer Modellbahnanlage zu suchen. Ob eine solche Meinung allerdings noch zeitgemäß ist, muß bezweifelt werden. Hier wird wohl doch die Straßenbahn ein wenig unterschätzt, schließlich verkehrt sie in 27 Städten und Gemeinden der DDR und leistet hier einen entscheidenden Beitrag bei der Bewältigung der Verkehrsaufgaben.

Ein zweiter Punkt ergibt sich aus der Tatsache, daß der Modelleisenbahner ein breites Sortiment an rollendem Material und Zubehör erwerben kann, während der Modellstraßenbahner weitestgehend auf den Selbstbau angewiesen ist. Jeder Anfänger, der Freude an unserem Hobby findet, wird selten den zweiten Schritt vor dem ersten tun. Er beginnt also in der Regel mit handelsüblichen Materialien und tastet sich erst später an den Um- und Eigenbau von Modellen heran. Zu diesem Zeitpunkt hat sich der Modelleisenbahner jedoch meistens schon für eine bestimmte Nenngröße, für ein bestimmtes Anlagenmotiv entschieden und wird so schnell nicht wieder umsteigen.

Ein dritter Punkt ist in der einschlägigen Literatur zu suchen. Welch eine Fülle von Bauanleitungen und Basteltips wurden in den bisherigen 37 Jahrgängen unserer Zeitschrift für den Modelleisenbahner veröffentlicht – wie wenig dagegen für jene Leser, die sich dem Außenseiterthema „Modellstraßenbahn" verschrieben haben oder sich damit verbunden fühlen. Gleiches trifft auf eine ganze Reihe von Fachbüchern und anderen Publikationen zu, die im Laufe der Jahre erschienen sind. Auch das hat wiederum Ursachen: Auf einem Spezialgebiet unseres Hobbys, dem sich nur wenige engagierte Bastler verschrieben haben, gibt es sicherlich auch nur wenige Autoren, die ihre Erfahrungen weitergeben wollen.

Was die Außenseiterrolle der Modellstraßenbahn begründet, hat also im wesentlichen soziologische Ursachen.

Mit dem vorliegenden Beitrag beginnt eine Artikelserie, die in lockerer Reihenfolge fortgesetzt werden soll. Dabei wird zugleich versucht, Erkenntnisse aus früheren Jahren zum Thema Modellstraßenbahn zusammenzufassen und mit neuen Ideen und Erfahrungen zu verknüpfen. Vielleicht haben Sie selbst schon Erfahrungen auf diesem Gebiet gesammelt, tragen Sie sich mit dem Gedanken einer Modellstraßenbahn oder fühlen Sie sich einfach durch diesen Beitrag nur angesprochen.



Ein Motiv von der ausschließlich für die Modellstraßenbahn gebauten H0-Gemeinschaftsanlage der AG 7/36 des DMV. Die Selbstbau-Straßenbahnfahrzeuge erhielten einen Antrieb; die Wagenkästen bestehen aus Pappe.
Foto: A. Barby, Magdeburg

Natürlich soll mit der Artikelserie auch all jenen Lesern Mut gemacht werden, die die Modellstraßenbahn für sich entdecken wollen …

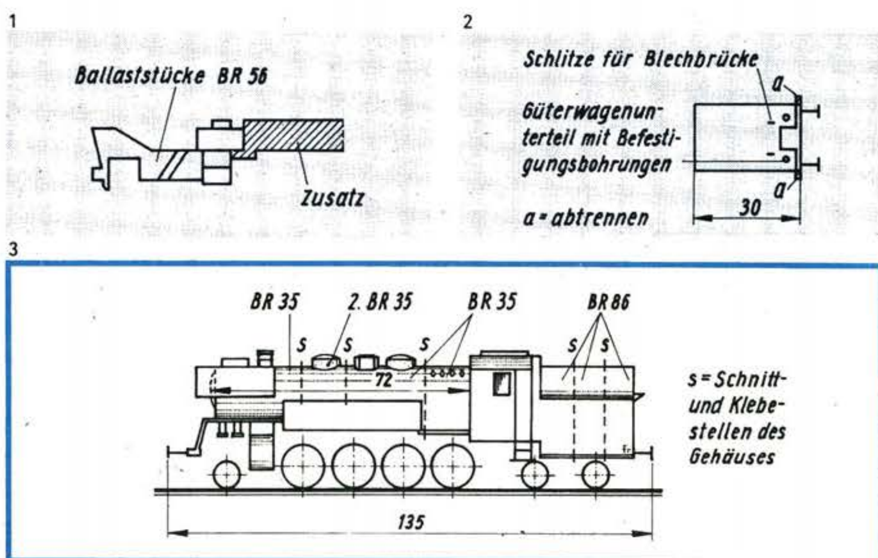
Zunächst kann man feststellen, daß die Modellstraßenbahn an kein besonderes landschaftliches Milieu gebunden ist. Wir können mit ihr durch die engen Straßen der Altstadt fahren oder hinaus ins Grüne, wir treffen sie im dichten Gewimmel der Großstadt ebenso an wie in beschaulicher ländlicher Idylle oder in einem einsamen dichten Waldabschnitt, wir fahren mit ihr durch enge Kurven und starke Steigungen, die sie mühelos bewältigt – und bei alledem benötigt sie wenig, sehr wenig Platz! Platzsparende Gleisanlagen und abwechslungsreicher Betrieb – ist es nicht das, was wir alle wollen, besonders diejenigen, die in einer Neubauwohnung ihrem Hobby nachgehen wollen?

*Mehr dazu im nächsten Teil.*

Folker Hörnicke (DMV), Berlin

# Tenderlokomotive der Baureihe $65^{10}$ in TT

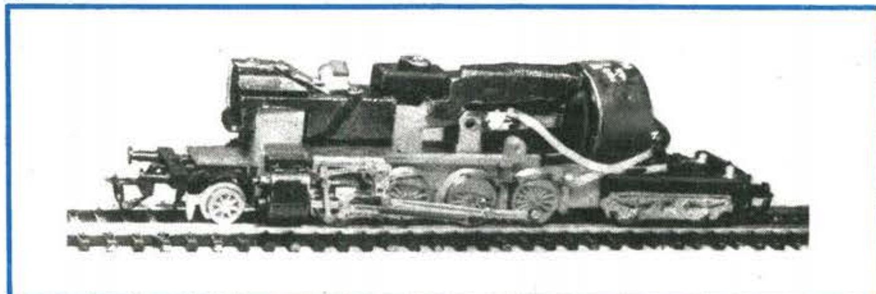
Angeregt durch einen Artikel des bekannten ungarischen Modelleisenbahners Zoltán Rázgha im Heft 26/68 der Zeitschrift „Das Signal" kam mir nach dem Erscheinen einer Lok der Baureihe 86 vom VEB BTTB die Idee, daraus eine Baureihe $65^{10}$ zu bauen.
Um das Triebwerk unverändert übernehmen zu können, mußten natürlich die bei fast jedem Umbau notwendigen Kompromisse bezüglich des Treibraddurchmessers und des Radstandes gemacht werden.
Zum Umbau werden folgende Teile benötigt:
Eine komplette Lok der Baureihe 86, ein Gehäuse der Baureihe 35, ein Güterwagendrehgestell, ein Verbindungsblech zum Tender und ein Ballaststück der Baureihe 56 sowie ein Güterwagenunterteil.
Der Kessel der Baureihe 35 wird so umgestaltet, daß er dem der Baureihe $65^{10}$ entspricht, d. h., er wird auf 72 mm gekürzt (erster Schnitt hinter dem Dom, zweiter Schnitt hinter der zweiten Waschluke) und ein zweiter Dom aufgebracht. (Wenn man noch irgendwo ein defektes Gehäuse hat, erspart es das Anfertigen eines Doms aus Polystyrolresten). Die Führerhausvorderwand verbleibt am Kessel und wird in das Führerhaus der Baureihe 86 eingepaßt. Der Tender der Baureihe 86 ist auf 25 mm zu verlängern. Ich habe dafür drei Tender von defekten Gehäusen aneinander geklebt und mit „echter" Kohle die Klebstellen kaschiert. Die seitlichen Wasserkästen sind aus Hartpapier gefertigt, sie können zur Gewichtserhöhung auch aus Metall gefertigt werden. Hier sind dann die Wasserkastendeckel der Baureihe 86 aufzukleben.
In die Unterseite des Tenders muß noch die Pufferbohle und eine Führung für die Tenderkupplung der Baureihe 56 eingebaut werden. Hierfür eignet sich ein Stück vom Unterteil eines Güterwagens mit Pufferbohle. Es wird auf 30 mm gekürzt, darunter eine kleine Blechbrücke befestigt und an den Lokrahmen angeklebt. Zwei Schrauben verbinden dieses Teil zusätzlich mit dem Gehäuse, in das ein entsprechendes Stück Plastmaterial mit Gewindebohrungen eingesetzt wurde. An der Tenderkupplung von der Baureihe 56 ist ein Güterwagendrehgestell befestigt. Hierzu mußte es nach vorn etwas ausgearbeitet werden, um beweglich genug zu sein.
Damit der Motor wieder seinen Platz im Führerhaus erhält, wird er um ein Loch der Arretierung nach hinten versetzt. Dazu mußte auch die Antriebswelle verlängert werden. Hierfür diente ein Stück Kugelschreibermine aus Metall. Jetzt kann man das mit dem Ballaststück ergänzte Gehäuse am Rahmen mit dem Sandkasten befestigen. In den freien Raum zwischen Ballaststück und Motor kann weiterer Ballast eingebracht und am vorhandenen angeklebt werden.
Die erste Klebestelle war aber anfangs nicht fest genug. Infolgedessen gab es einen Kurzschluß, weil die zusätzliche Ballastmasse auf den Motorkontakten auflag. Bei dieser Verbindung ist also besondere Sorgfalt angebracht.
Wenn alles zusammengebaut ist, müßte das Modell einer Baureihe $65^{10}$ eine Länge über Puffer von 135 mm haben. Das ist zwar etwas zu wenig, aber dennoch wirkt die Maschine wie ihr Vorbild.
Die fertige Lok kann auf Abb. 5 und Seite 28 betrachtet werden.



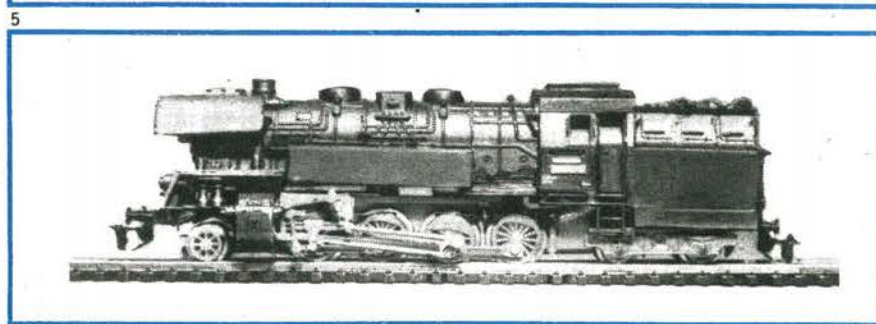

1 Ballaststücke der TT-56er mit der selbst anzufertigenden Zusatzmasse
2 Ansicht des Güterwagenunterteils mit Pufferbohle
3 Gesamtübersicht; Schnitt- und Klebestellen sowie die verwendeten Gehäuseteile
4 Das Innenleben der TT-65er – Ballaststücke und Motor
5 Die Gesamtansicht des umgebauten Modells, gibt die typischen Konturen der Vorbild-Baureihe wieder.

Zeichnungen: Verfasser;
Fotos: H.-W. Pohl, Berlin

4



5



Frank Tinius (DMV), Berlin

# $H0_m$-Anlage „Drängetal"

### Allgemeines

Seit vielen Jahren baue ich Modellbahnanlagen, und genauso lange bestehen dabei Platzprobleme. Manche Anlage mußte abgebaut werden, bevor sie fertig war. Als sich nun auch nach dem Umzug in eine Neubauwohnung keine Lösung des Grundproblems abzeichnete, habe ich meine großen Pläne begraben und meine Gedanken in eine neue Richtung gelenkt. Das erste Ergebnis dieser Überlegungen ist die erweiterungsfähige 0,7 m × 1,0 m große Kleinstanlage „Drängetal". Selbst in Neubauwohnungen sind Anlagen dieser Größe noch gut unterzubringen, und sie haben darüber hinaus den Vorteil, in absehbarer Zeit „fertig" zu werden.

Der Maßstab 1:87 ist für mich das Optimale. Dies liegt u. a. am Zubehörangebot, vor allem aber an den relativ günstigen Voraussetzungen für den Fahrzeugselbstbau. Größter Nachteil sind die für die Neubauwohnungen viel zu „großen" Radien. Ich fand in der Nachgestaltung vom Schmalspurbahn-Motiven eine echte Alternative – ein selbstbaufreundlicher Maßstab bei kleinsten Radien. Hierbei entschied ich mich für $H0_m$, 12-mm-Spurweite. So kann auf TT-Triebwerke zurückgegriffen werden, auf Sebnitzer Modellgleis und andere Standardteile und ggf. auf Schmalspurbahnmaterial der ehemaligen Firma HERR. Das Schwellenband ist entsprechend dem größeren Schwellenabstand bei Schmalspurbahnen zu dehnen bzw. als Einzelschwellen zu verlegen. Durch zahlreiche Versuche hatte ich ermittelt, daß Radien bis zu 200 mm anstandslos von vierfach gekuppelten Maschinen befahren werden.

Der Wahl der Motive kommt bei kleinen Anlagen besondere Bedeutung zu, gerade bei ihnen sollte man sich am konkreten Vorbild orientieren, um sie nicht zu überladen. So kann es bei Kleinanlagen nicht lange Strecken oder viele Bahnhöfe geben. Hier bildet ein einziges Motiv den Mittelpunkt. Selbst ein Schmalspurbahnhof ist beim Vorbild fast immer über 100 m lang, im Modell also mindestens 1140 mm! Kompromisse sind also notwendig, sie sollten aber so klein wie möglich bleiben. Ein Haltepunkt, ein Steinbruch, eine Holzverladestelle, dies alles können reizvolle, lohnenswerte Motive sein.

### Das Vorbild

Mein Interesse galt dem ehemaligen Kreuzungsbahnhof Drängetal der früheren NWE, der Harzquerbahn. Ein reiner Betriebsbahnhof, auf dem das Kreuzen von Zügen auf der eingleisigen Strecke möglich war. Reisende wurden dort nicht abgefertigt, weshalb auch kein Empfangsgebäude existierte. Betriebstechnisch von besonderer Bedeutung war das waagerecht verlegte Rückdrückgleis. Bergwärts fahrende Züge wurden zurückgedrückt, der talwärts fahrende Zug kreuzte, und die waagerechte Lage des Rückdrückgleises erleichterte dem bergwärts fahrenden Zug nun das Anfahren. Selten wohl auch das Stellwerk, von welchem aus die Weichen per Seilzug bedient wurden.

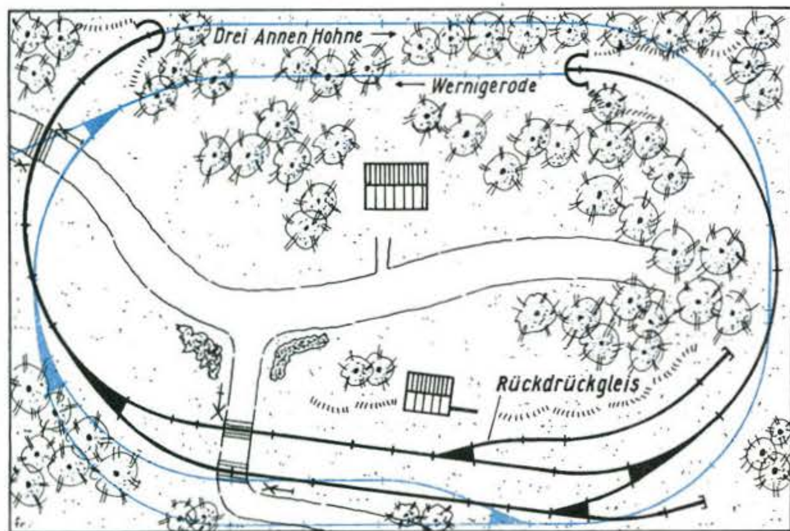
Der Bahnhof war seinerzeit durch die vielen Züge zum Brocken notwendig geworden, wurde nach 1961 nicht mehr benötigt und 1968 als Betriebsstelle aufgelöst. Heute sind die Sockelreste des ehemaligen Stellwerkes zu finden und auch noch einige Schwellen und Gleisreste des Rückdrückgleises auf dem höher liegenden Planum gut erkennbar.

### Das Modell

Kern dieser Kleinanlage ist die Nachbildung des ehemaligen Kreuzungsbahnhofs mit seinen charakteristischen Merkmalen. Betriebstechnisch sollte ein automatischer Zweizugbetrieb möglich sein, der ein Rückdrücken von Hand ermöglicht. Somit wurde ein zweites verdeckt liegendes Ausweichgleis notwendig. Um das waagerecht liegende Gleis deutlich sichtbar zu machen und den Gegebenheiten des Vorbildes anzupassen, mußte das Areal des Bahnhofs im Gefälle liegen.

Im verdeckten Teil (3/4 der Gleislänge) wurde das Gleis zum Teil ohne Schwellen verlegt. Dabei entstanden kleinste Radien um 200 mm. Das Schwellenband im sichtbaren Teil der Anlage wurde mit Hilfe eines Seitenschneiders gedehnt, so daß sich der Schwellenabstand vergrößerte. Die Weichen stammen aus der ehemaligen bzw. gegenwärtigen TT-Produktion und wurden speziell angepaßt. Sie sollen demnächst durch Eigenbau-Weichen ersetzt werden.

Die funktionierende Gleissperre, die Weichenstellböcke und andere Kleinteile stammen aus einer ehemaligen Kleinserienproduktion. Geschaltet wird die Anlage durch Schutzgasrohrkontakte und Magnete an den Wagen. Eine Erweiterungsmöglichkeit wurde vorgesehen. Das Gelände ruht auf einem Gerüst aus Balsa-Leisten. Es wurden dafür sowohl Geländematten, PUR-Schaum-Material als auch Pappmaché verwendet. Der Bach besteht aus Harz. Gegenwärtig erhalten die Reisezugwagen ein „NWE-gerechtes Äußeres", und eine Mallet-Lok ist im Bau. Erstmals gezeigt wurde diese Anlage im Rahmen der ersten Jugendmodellbahn-Ausstellung im Pionierpalast „Ernst Thälmann" in Berlin. Für weitere Hinweise vom Vorbild besonders zum Betriebsablauf, aber auch für historische Fotos wäre ich dankbar.

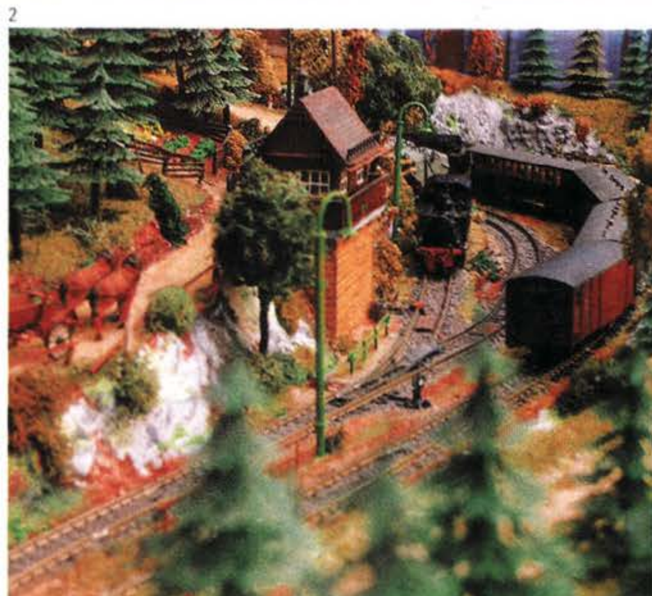


# anlage

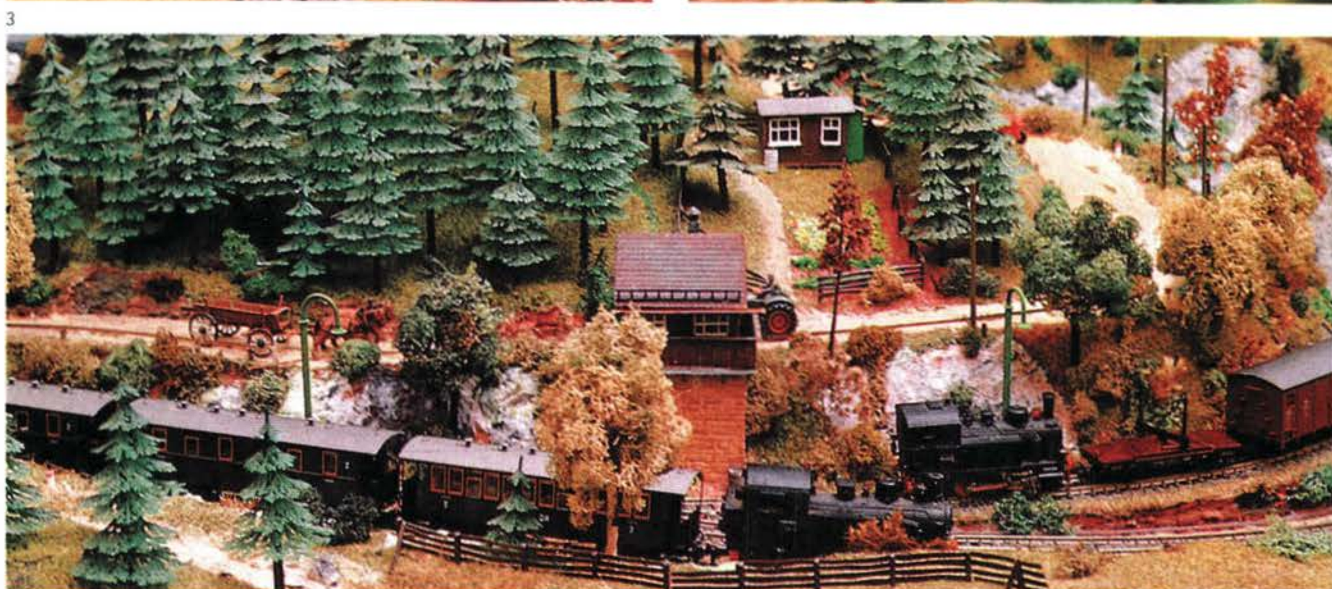
1



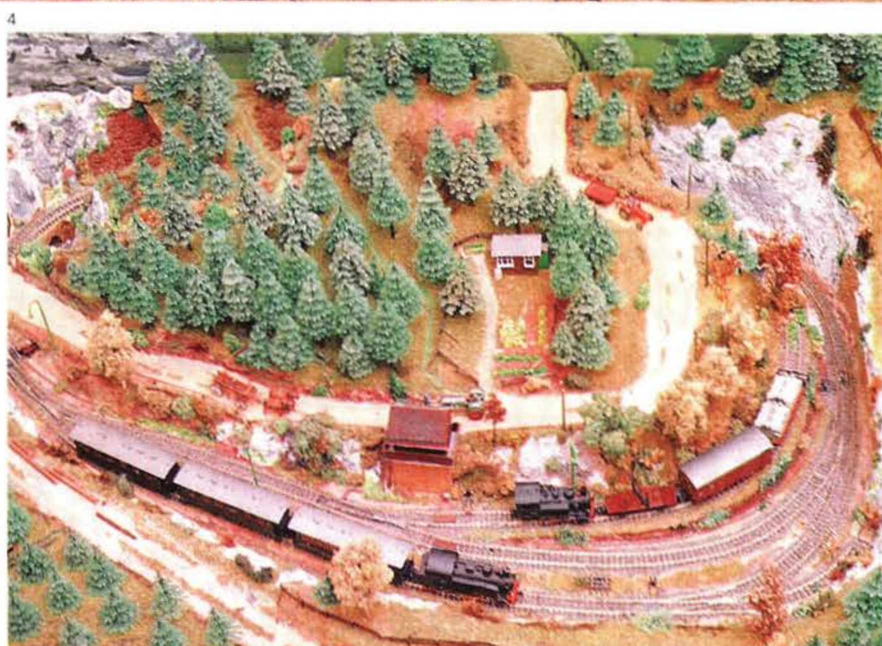
2



3



4



1 Ein aus Richtung Drei Annen Hohne kommender Güterzug bei der Einfahrt in den Kreuzungsbahnhof „Drängetal".

2 Den Mittelpunkt des Bahnhofs „Drängetal" bildet das stattliche Stellwerksgebäude. Ein Personenzug verläßt in Richtung Wernigerode den Kreuzungsbahnhof, welcher ohne Halt durchfahren wird.

3 Details vom mittleren Anlagenteil vermittelt diese Aufnahme. Auf dem Rückdrückgleis wartet ein Güterzug den talwärts fahrenden Personenzug ab, dann geht auch für ihn nach einem kleinen „Anlauf" die Fahrt weiter.

4 Aus der „Vogelperspektive" kann man mit einem Blick die gesamte H0m-Anlage „Drängetal" überschauen. Wie reizvoll Anlagen dieser Größe sein können, ist unschwer zu erkennen.

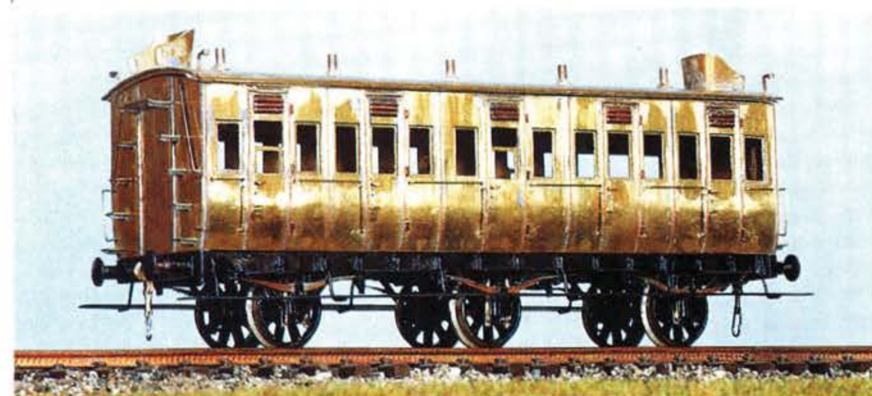
Fotos und Zeichnung: Verfasser

Oberingenieur Karl-Ernst Hertam (DMV), Naunhof

6



7



6 H0-Modell Wagen 11, 3.-Klasse-Wagen mit sechs Abteilen der LDE. Die voluminösen Bremsklötze waren beim Original aus Holz. Das Modell ist noch zu lackieren.

7 H0-Modell Wagen 10, 1./2.-Klasse-Wagen mit fünf Abteilen der LDE. Das Modell ist noch zu lackieren.

8 H0-Modell Wagen 12, 4.-Klasse-Wagen der K. Sächs. Sts. E. B. Der Verfasser erhielt für diesen Wagen beim Internationalen Modellbahnwettbewerb einen 1. Preis.

9 H0-Modell des Packwagens der LDE. Schon diese ersten Packwagen hatten das Hundeabteil (links unten). Fotos: Albrecht, Oschatz

## Wagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

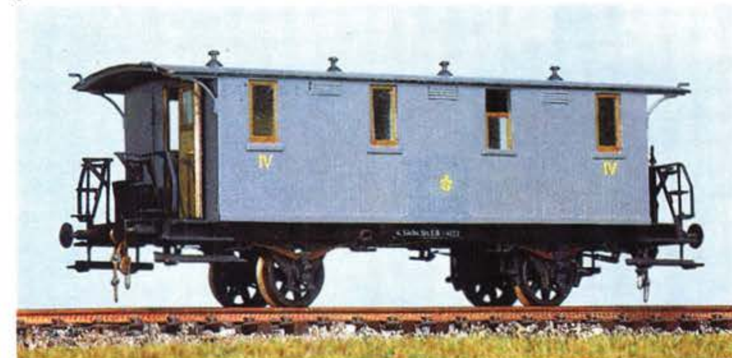
### 2. Teil

*Wagen 9 (Abb. 10)*

Von 1865 bis 1876 stellte die LDE 27 Wagen in Dienst, die alle in ihrer Wagenbauanstalt hergestellt worden waren. Bei der Staatsbahn gab es mehrere hundert! Typisch für Wagen aus dieser Zeit ist der Schaffner- oder Bremsersitz an den Stirnseiten der Wagen. Auch Wagen ohne Bremse hatten diese Sitze. Ob sie aber an allen Wagen vorhanden waren, ist nicht sicher. Die Bremsersitze waren aber lt. Gesetz vorgeschrieben, denn im Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes*) vom 3. Juli 1870 steht im § 14:

„Die Thüren der Personenwagen, welche sich an den Langseiten befinden, sind nur auf ihren Außenseiten mit Vorrichtungen zum Öffnen zu versehen, und zwar haben diese Thüren einen doppelten Verschluß, worunter ein Vorreiber, zu erhalten."

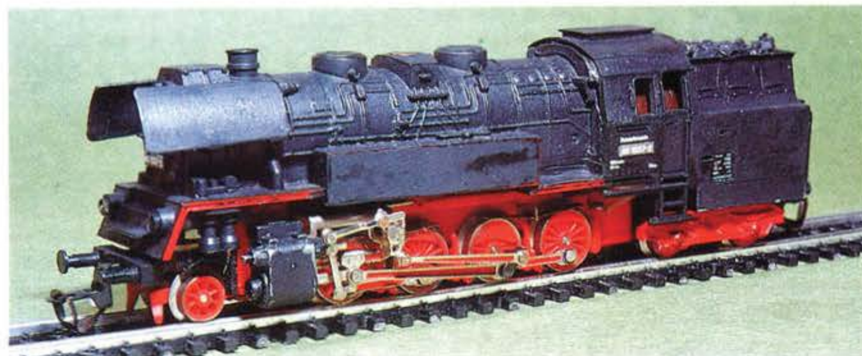
8




9




## Baureihe $65^{10}$ in TT



Das TT-Modell einer Neubau-Tenderlokomotive der BR $65^{10}$ entstand vor allem aus Teilen einer TT-86er. Von der TT-35er stammt der sogenannte Neubau-Kessel.

Weitere Einzelheiten zu diesem Umbau-Modell von Folker Hörnicke erfahren Sie auf der Seite 25 dieser Ausgabe.

Foto: H.-W. Pohl, Berlin

Der „Vorreiber" ist ein drehbarer Riegel wie der Fensterwirbel. Auf diesen Hochsitzen saßen die Schaffner, die in den Stationen die Türen zu öffnen und abzuschließen hatten. Ein zweifelhaftes Gefühl, in einem Eisenbahnwagen eingeschlossen zu sein! Heute wird kaum verstanden, daß Lokomotiven keine Führerhäuser und Wagen diese offenen Hochsitze hatten. Man ging davon aus, daß Einhausungen die Sicht des Personals behindern würde. Der fahrende Zug sollte gut beobachtet werden können. Natürlich war das für das Personal sehr hart. Auf dem schon erwähnten Bild 65 (Historische Bahnhofsbauten I) sind einige der Hochsitze mit angebautem Schutz aus Stoff oder Leder zu sehen. Damit wollte man die unzulänglichen Verhältnisse bessern.

Die LDE ging zuerst wieder zu längeren Fahrzeugen über. Wie eingangs erwähnt, stützt sich der Verfasser auf das Wagenverzeichnis von 1895. Personenwagen vor dem Beschaffungsjahr 1852 sind darin nicht mehr enthalten. Sie waren inzwischen verschrottet worden. Bis auf zwei Ausnahmen sind dies die ersten dreiachsigen Wagen nach den langen Wagen der Anfangszeit. In der technischen Entwicklung kam es hin und wieder nach unserem heutigen Verständnis zu Fehlentscheidungen. So sicherlich auch hier, als man zu kürzeren Fahrzeugen überging.

*Mit Wagen 11 (Abb. 6)*
wird der 3.-Klasse-Wagen vorgestellt, von dem zwischen 1865 und 1870 insgesamt 39 Exemplare beschafft wurden. Als Lieferant tritt auch die Aktiengesellschaft für die Fabrikation von Eisenbahnbedarf Berlin in Erscheinung. Auf der Hügellandstrecke Leipzig–Dresden bot sich der Einsatz längerer Wagen geradezu an. Die Wagen hatten Ölbeleuchtung und Ofenheizung. Je nach Anzahl der Öfen waren 56 oder 58 Plätze vorhanden. Nun sollen noch vier Wagen der oberen Wagenklasse vorgestellt werden.

*Wagen 10 (Abb. 7)*
hat die gleichen Fahrgestellabmessungen wie Wagen 11. Die erste und zweite Klasse machten es nur möglich, daß der Wagen fünf Abteile besaß. Die LDE beschaffte 1869/70 13 Wagen, die teilweise selbst gebaut oder von der Aktiengesellschaft für die Fabrikation von Eisenbahnbedarf Berlin hergestellt wurden. Danach hat man nur noch vier 1./2.-Klasse-Wagen kurz vor der Verstaatlichung 1876 beschafft. Es waren die ersten Personenwagen mit Bremserhaus! Dagegen hatten Güterwagen schon seit Jahren Bremserhäuschen. Das bestätigt die Tatsache, daß dem Begleitpersonal von Personenzügen die Sicht auf den Zug nicht behindert werden sollte, um die Sicherheit der Reisenden so gut wie möglich zu gewährleisten.

Noch eine Erläuterung zur Aufteilung der Abteile in den oberen Wagenklassen: In dieser Zeit gab es keine Wagen mit ausschließlich 1.-Klasse-Abteilen. Die 1. Klasse war stets mit der 2. Klasse in einem Wagen vorhanden. Dagegen gab es Wagen, die nur 2.-Klasse-Abteile hatten. Auch die Kopplung 2. und 3. Klasse in einem Wagen war üblich.

Nach 1870 wurde die vierte Wagenklasse eingeführt. Im Gegensatz zu den Abteilwagen waren es Wagen nach dem amerikanischen Prinzip, Großraum mit Zugang über Plattformen an den Stirnseiten. Anfänglich hatten die Wagen keine Sitzbänke. Ab 1875 wurden von der Staatsbahn auch die üblichen Abteilwagen als 4.-Klasse-Wagen benutzt. Wenn es keine Neubauten waren, wurden die Abteilwände entfernt. Außerdem wurden einige Türen ausgebaut. Die so entstandenen Großraumabteile erhielten an den Wänden aufgestellte Bänke. Auch 11 Wagen des unter Nr. 11 vorgestellten dreiachsigen 3.-Klasse-Wagens wurden von der Staatsbahn so umgebaut. Jeder Wagen erhielt zwei Großraumabteile und einen Abort.

Der hier gezeigte Wagen stammt von der Staatsbahn. Die Wagen waren kaum von denen der LDE zu unterscheiden. Die der Compagnie waren etwas länger.

*Wagen 12 (Abb. 8 und 10)*
Dieser Wagen wird deshalb gezeigt, weil er noch heute vorhanden ist und somit ein gutes Anschauungsobjekt darstellt. Die LDE beschaffte 1872 32 Stück. Sie wurden in den eigenen Werkstätten gebaut.

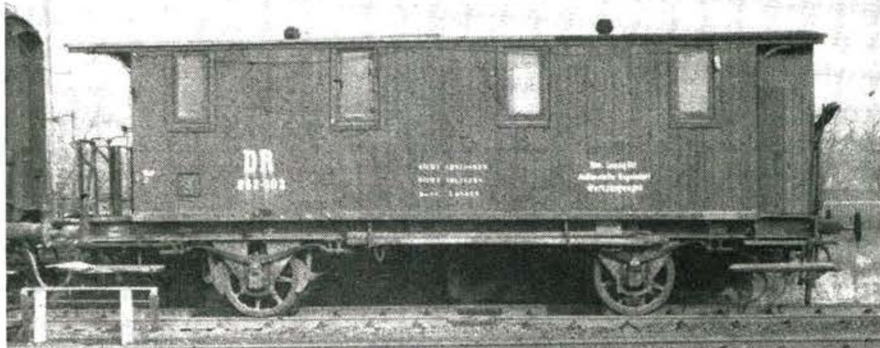
*Der Gepäckwagen (Wagen 13, Abb. 9),*
oder wie er bei der Staatsbahn hieß, der Zugführerwagen, war 1895 noch mit 14 Stück erhalten. Sie wurden von 1868 bis 1872 beschafft. Die zur gleichen Zeit bei der Staatsbahn eingestellten Wagen unterscheiden sich von denen der LDE nur geringfügig in den Abmessungen.

Die Aborte in den Wagen wurden erst gegen Ende der 60er Jahre ganz vereinzelt in Wagen eingebaut. Die Bahngesellschaften geizten mit dem Platz, denn durch den Aborteinbau wurde Sitzplatzraum verbraucht. Der war kostbar. Je mehr Sitzplätze zur Verfügung standen, um so höher waren die Einnahmen. Die ersten Aborte wurden in den Gepäckwagen installiert. Darüber hinaus hatten nur ganz wenige Wagen bis zur Verstaatlichung Aborte erhalten. Die Fahrgäste waren auf diesen geringen Komfort angewiesen. Allerdings waren die Unterwegsaufenthalte der Züge länger als heutzutage, so daß da die Möglichkeit bestand, den ortsfesten Abort aufzusuchen. Die Aborte konnten nur von den Langseiten erreicht werden, also nicht aus dem Wageninneren heraus. Auf beiden Seiten befanden sich noch kleine Vorräume, so daß sogar Wartende untergebracht werden konnten.

Interessant ist, daß die Compagnie 1863 nur vier Packmeisterwagen (das war die Originalbezeichnung) besaß. Da das Gepäck in den engen Abteilen nicht unterzubringen war, müssen mehr Wagen für diesen Zweck vorhanden gewesen sein. Aus den Berichten der Wagenbauanstalt ist zu entnehmen, daß dafür geschlossene Güterwagen benutzt wurden. Der vorgestellte Güterwagen, aber mit zwei Doppelschiebetüren an den Seiten, wurde als Gepäck- und Postwagen benutzt. Da später die langen Wagen nicht mehr gebaut wurden, waren es zweiachsige Güterwagen. Aus ihnen entwickelten sich die speziellen Gepäckwagen mit Aufbau, von denen der Zug geschützt zu beobachten war.

Zur Zeit der Verstaatlichung der LDE gab es, allerdings nicht bei ihr, Gepäckbeiwagen. Der normale zweiachsige Gepäckwagen reichte bei den immer länger werdenden Zügen nicht mehr aus. Einzelne Güterwagen wurden mit Handstangen und Laufbrettern ausgerüstet und als Gepäckbeiwagen bezeichnet. Aus diesen beiden Wagentypen entstand um 1900 der lange drei- oder vierachsige Reisezuggepäckwagen.

10

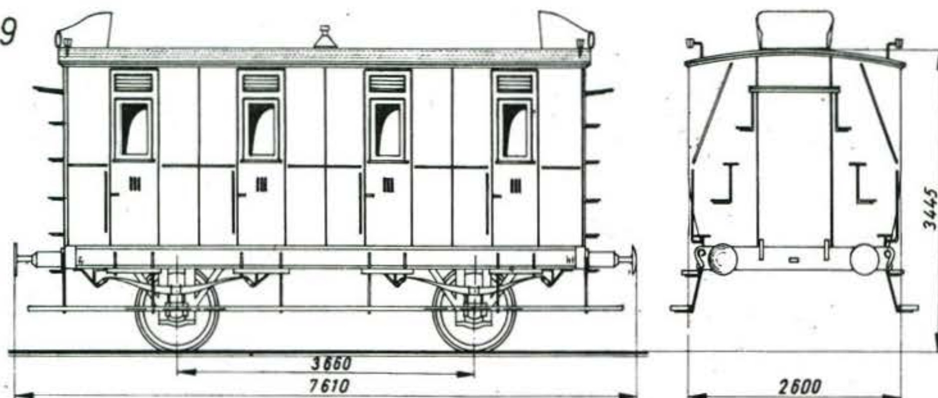


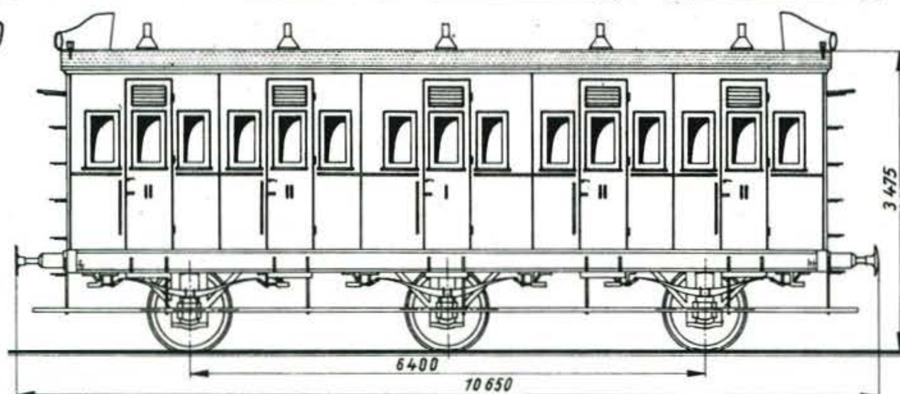

10 Wagen 12 als Vorbild, ein ehemaliger 4.-Klasse-Wagen der K. Sächs. Sts. E. B.

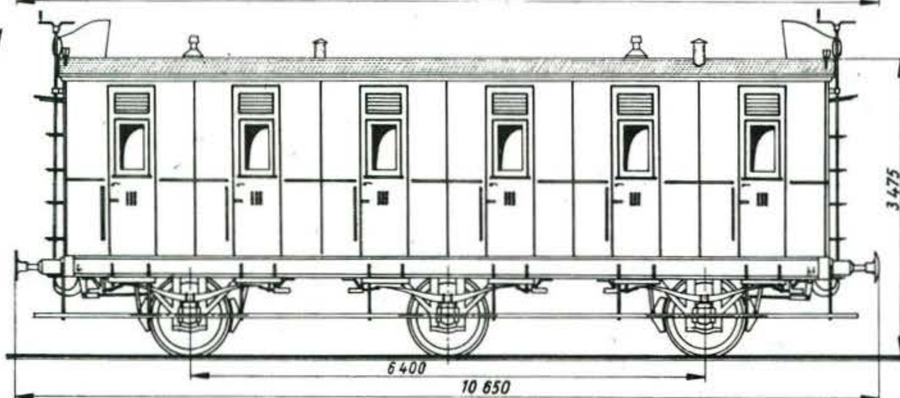
Foto: Verfasser

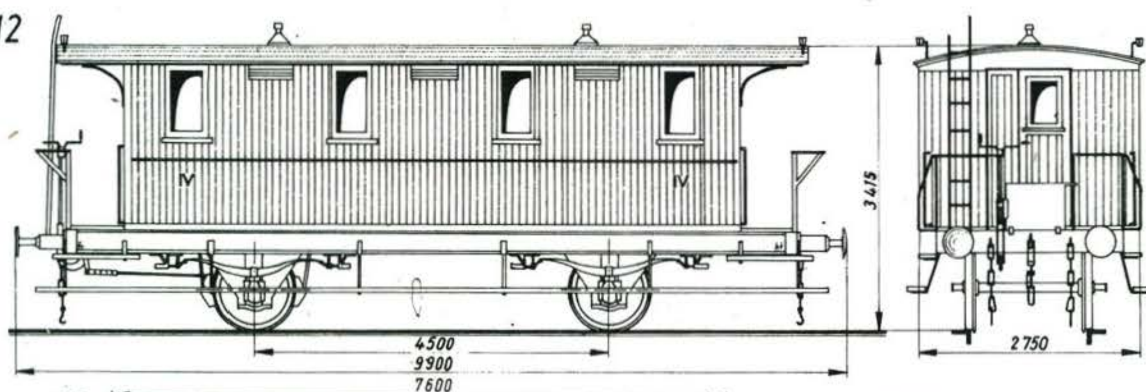
**Fußnote**
*) Norddeutscher Bund, 1866 unter dem Präsidium der Krone Preußens aus den Ländern nördlich vom Main (außer Luxemburg und Limburg) gebildeter Bundesstaat; er ging 1871 in das Deutsche Reich über.

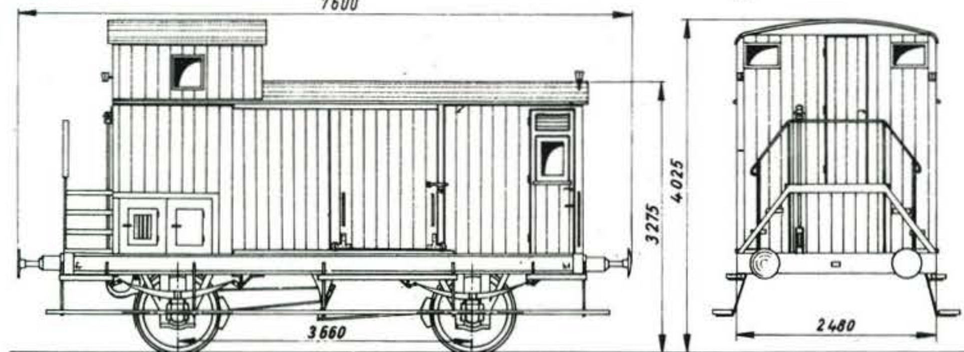
M 1:87


9
3445
3660
7610
2600

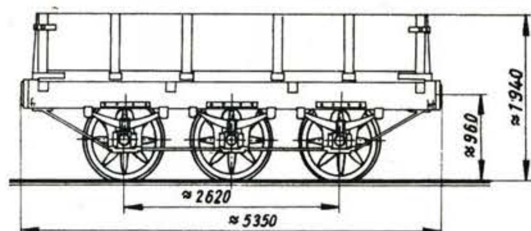

10
3475
6400
10650

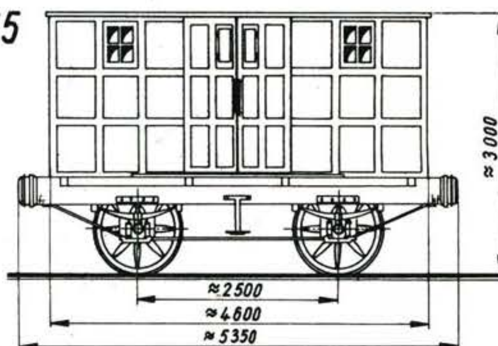

11
3475
6400
10650

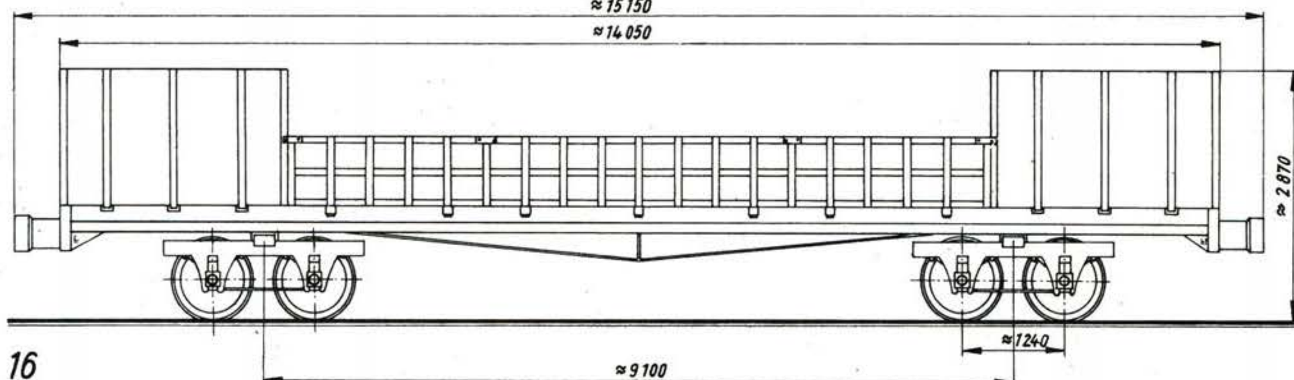

12
IV
IV
3415
4500
9900
2750

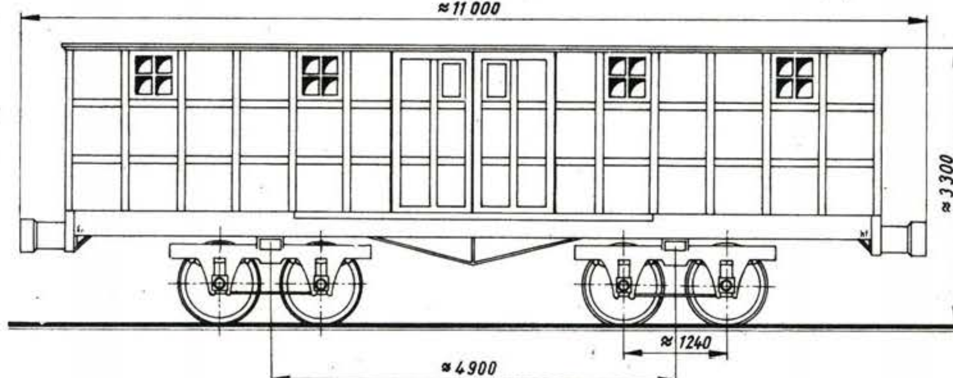

7600
13
3275
4025
3660
2480

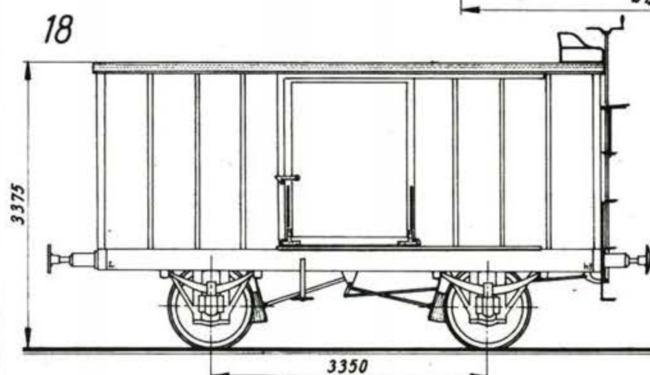
Hertam

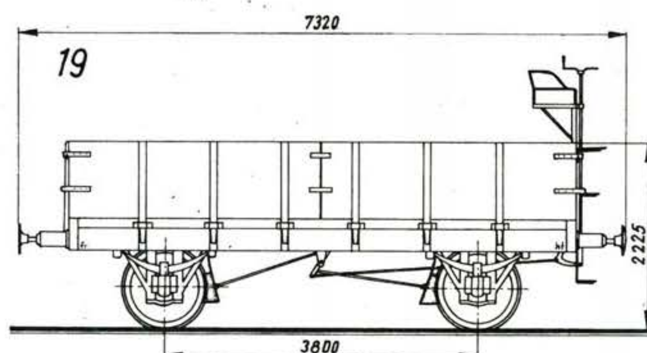

14
≈1940
≈960
≈2620
≈5350

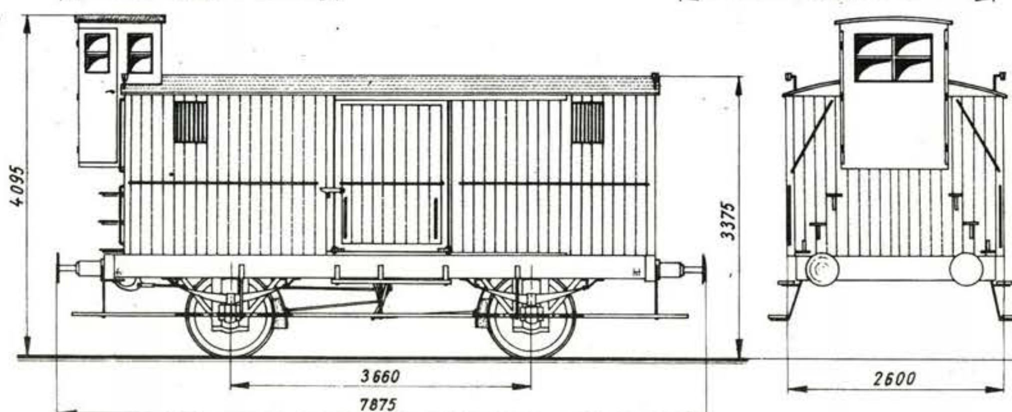

15
≈3000
≈2500
≈4600
≈5350


≈15150
≈14050
≈2870
≈1240
≈9100
16


17
≈11000
≈3300
≈1240
≈4900


18
3375
3350


7320
19
2225
3800


20
4095
3375
3660
7875
2600
M 1:87

Hertam

# vorbild-modell

**Güterwagen**

Groß war die Vielfalt der Güterwagen bis weit hinein in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht.

*Wagen 14*

ist ein „offener Frachtwagen auf Druckfedern mit beweglichen Wänden". Unter anderem wird er wie folgt beschrieben: „... Zum Transport von Bauholz werden höchst einfach construirte Wendeschemel aufgesetzt und je zwei dieser Wagen durch eine Kuppelstange verbunden. Ein solcher Doppelwagen kann dann mit 8–10 000 Cubikfuss Tannenholz beladen werden. Ein rotbrauner Oelanstrich von Caput mortuum[1] ist für diese der Witterung stets ausgesetzten Wagen der vorteilhafteste. Er conservirt das Holz besser und ist wohlfeiler als andere Anstriche, so dass eine öftere Erneuerung desselben nur sehr geringe Kosten macht ...".

Aus der Zeichnung kann man ersehen, daß die Bordwände aushebbar waren, also keine Scharniere hatten. So wie dieser werden die offenen Güterwagen der Anfangszeit ausgesehen haben.

*Die Wagen 15 und 17*

stellen zwei Typen von 1843 dar. Der dritte, ein Dreiachser, war ebenfalls vorhanden. Der Drehgestellwagen hatte bereits eine beachtliche Länge. Dazu die Wagenbauanstalt in ihrem ersten Bericht:

„Bedeckter Frachtwagen auf 8 Rädern zu 200 bis 250 Centner Ladung. Zum Transport von Kaufmannsgütern, Getreide und überhaupt solcher Gegenstände, welche gegen den Einfluss der Witterung, gegen Feuer u. s. w. zu sichern sind, kann es kaum etwas Vorteilhafteres geben, als diese Wagen, welche nach dem Bedürfniss der hier gesammelten mehrjährigen Erfahrungen über Gütertransport auf Eisenbahnen, construirt wurden. Die erste Bedingung ist freilich, dass diese Wagen mit höchster Solidität in allen Theilen und vom besten Material erbaut werden. Geschieht dieses, so sind Vortheile gegen alle anderen Arten von Transportwagen augenfällig. Für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurden die gewöhnlichen vierrädrigen Wagen mit beweglichen Wänden (Schiebetüren an den Seitenwänden, der Verfasser) und gefirnissten Decken nach dem System der Liverpool-Manchester Bahn erbaut. Ein solcher Wagen kann nur nach Verhältniss der mehr oder minder voluminösen Colli mit 30 bis 60 Centner Frachtgüter beladen werden, selten über 60 Centner. Zum Transport eines Quantums von 200 Centner gebraucht man demnach drei bis fünf Wagen oder 12 bis 20 Räder. Dagegen werden mit weit weniger Arbeit in einem solchen, hier bezeichneten Wagen auf nur acht Rädern 200 bis 250 Centner verladen. Ueberdies ist die Ladung hier unter festem Verdeck gegen Regen und Feuer gesichert, was bei jedem mit Firnissdecken, die nebenbei sehr kostspielig sind, nicht der Fall ist. Die Reparaturen sind sehr gering. Auf der Leipzig-Dresdner Bahn, wo die ersten dieser Wagen benutzt wurden, haben z. B. vier derselben seit länger als zwei Jahren unausgesetzt täglich jeder diese Reise von einem Endpunkt zum anderen (15½ Meilen[2]) gemacht, und Reparaturen sind nicht vorgekommen. Auch die Räder erleiden, weil sie nahe beisammen stehen, sehr unbedeutende Abnutzung in den Curven. Ein solcher Wagen zum Gepäck unmittelbar hinter dem Tender bei Personenzügen giebt übrigens ein höchst beruhigendes Gefühl der Sicherheit für die Passagiere und dürfte auch in dieser Anwendung den gebräuchlichen und auf einigen Bahnen von der Obrigkeit vorgeschriebenen vierrädrigen Gepäckwagen um so mehr vorzuziehen sein, als sich immer Gelegenheit finden wird, den etwa übrigen Raum durch Frachtstücke auszufüllen. Für mehrere Bahnen sind dergleichen Wagen hier erbaut worden und jetzt noch in Arbeit. Der Preis eines solchen ohne Räder und Achsen ist 1 400 Thaler, grün lackirt, oder 1 360 Thaler mit gewöhnlichem grauen Oelanstrich, welcher jedenfalls der zweckmäßigste sein dürfte, da solcher mit mehr geringen Kosten zur Conservation der Wagen öfter erneuert oder reparirt werden kann, was bei den lackirten nicht so der Fall ist."

Am Ende des gleichen Jahres steht im dritten Bericht: „Eine stets sich mehrende Anerkennung finden die aus der Anstalt zuerst hervorgegangenen Wagen, welche im ersten Bericht unter Nr. 5 beschrieben sind und jetzt für 1 250 Thlr. pr. Stück geliefert werden. Die Bahnverwaltungen finden nach und nach, dass es kein vorteilhafteres Mittel zur sichersten Frachtbeförderung gibt, und es sind deren im verflossenen Sommer eine bedeutende Anzahl für fremde Rechnung gefertigt worden, mehrere davon mit Bremsvorrichtung, die beim Drehen der Wagen ausgehoben werden kann. Gegenwärtig sind auch dergleichen in Arbeit, welche mit starken Federpuffern versehen werden, was jedenfalls eine wesentliche Verbesserung ist."

Hierin tauchten auch die Ausdrücke „gefirnisste Decken" und „festes Verdeck" auf. Schon bei der Bahn Nürnberg–Fürth gab es nach kurzer Zeit Schwierigkeiten mit den Wagendächern. Als nichts half, wurde ein Handwerker beauftragt, die Wagen mit Kupferblech zu decken. Er mußte dafür sogar Garantie übernehmen. Die „gefirnissten Decken" waren offensichtlich nichts anderes als Segeltuchbespannungen, die mit dem Firnisanstrich wasserdicht gemacht wurden.

*Ob Wagen 16*

tatsächlich gebaut wurde, soll dahingestellt bleiben. Interessant ist die beachtliche Länge und der Zweck des Wagens. Da bis in die 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Langträger der Wagen aus Holz bestanden, hatte man sicherlich große Schwierigkeiten mit ihrem Verbiegen und Verwinden gehabt. Die Fuhrleute sollten gewonnen werden, ihre Wagen samt Pferden zu verladen und mit der Eisenbahn transportieren zu lassen. Sie hätten damit zwischen Leipzig und Dresden mindestens zwei Tage gewonnen, außerdem Kost, Logis und Hafer für die Pferde gespart. Die Transportkosten mit der Bahn sollten deutlich unter den bisherigen Kosten liegen. Die Compagnie erhoffte sich ein gutes Geschäft mit diesem Transportangebot. Leider waren die Fuhrleute zu konservativ eingestellt und ignorierten meist diese Möglichkeit.

*Der gedeckte Güterwagen 18*

der LDE war 1895 nur noch als Einzelstück vorhanden, weil er als Werkzeugwagen verwendet wurde. So ist es möglich, sich ein Bild von einem Wagen, Baujahr 1853, zu machen. Zu seiner Zeit gab es sicherlich eine größere Anzahl von diesem Wagentyp.

*Anders verhält es sich mit dem Wagen 19,*

einem offenen Güterwagen von 1857. Von ihm und ähnlichen offenen Wagen mit Seitenwandtüren, unterschiedlich hohen Bordwänden, auch klappbaren Wänden, waren 1895 noch etwa 1 040 Stück vorhanden. Dazu kamen Kalkwagen und Langholzwagen.

Letztere waren sehr kurze Fahrzeuge mit einem Drehschemel. Sie wurden zum Holztransport paarweise gekuppelt.

*Der Wagen 20*

war ein Eilgutwagen mit Handstangen und Laufbrettern. Der gleiche Wagen wurde auch als normaler Güterwagen gebaut. Von dieser Bauart gab es 1895 noch 395 Stück. Auffällig ist, daß die gebremsten Wagen Bremserhäuser hatten. Der Beschaffungszeitraum erstreckte sich über acht Jahre, von 1866 bis 1873.

Abschließend sei auf eine Tabelle verwiesen, die im Heft 5/89 veröffentlicht wird. Sie enthält wichtige Daten der zwanzig Wagen. Daraus läßt sich vor allen Dingen die Größenentwicklung der Wagen innerhalb von vierzig Jahren ablesen.

*Fortsetzung folgt im Heft 5/89*

**Fußnoten**

[1] Caput mortuum (lat. toter Kopf), Englischrot, rotbraun, noch heute übliche Farbe für den Anstrich der Güterwagen bei der DR.

[2] 1 Meile = 7 500 m, in Sachsen von 1840 bis 1873. Alte sächsische Meile = 13 100 Dresdner Ellen = 7 419,58 m.

# dmv teilt mit

**Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.**

## Ausstellungen

**Bezirksvorstand Halle**

Anläßlich des Jubiläums „150 Jahre Ferneisenbahn Leipzig–Dresden" finden vom 20. bis 28. Mai 1989 folgende Veranstaltungen statt:

*1. Große Fahrzeug-Ausstellung* der Deutschen Reichsbahn und des Verkehrsmuseums Dresden auf dem Gelände des Dresdner Güterbahnhofs in Leipzig. Eingang Althner Straße, zu erreichen ab Hauptbahnhof mit den Straßenbahnlinien 2, 17 und 27 bis Haltestelle Kohlgartenstraße (am Wochenende s. a. 3.). Öffnungszeiten täglich von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr. In der Ausstellung Souvenir-Verkauf, Sonderpostamt und Imbißversorgung.

*2. Täglich DMV-Sonderzugfahrten* zwischen Leipzig Hbf und Großsteinberg. (Abfahrt: etwa 13.00 Uhr, Ankunft etwa 17.30 Uhr.) Eingesetzt wird der Veltener Traditionszug mit den Lokomotiven 74 1230 und 86 333 im Wechsel. Unterwegs Fotohalte.

In Großsteinberg sind die Besichtigung des Ausstellungswagens der AG 6/53 – Großpösna, von DR-Lokomotiven sowie Mitfahrten auf einer hist. Draisine möglich, gastronomische Versorgung sowie Filmvorführungen unmittelbar am Bahnhof.

Teilnehmerpreis: Erwachsene 12,– M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder unter Angabe der AG-Nr.: 10,– M; Kinder 7,– M in Begleitung Erwachsener.

Teilnahmemeldungen **nur** durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (gewünschter Fahrtag und ggf. Ausweichtermin angeben) bis zum 5. Mai 1989 an: BV Halle, Kommission EF PSF 8, Mölkau, 7126.

Restkarten am Sonderschalter im Hbf (Osthalle) bzw. am Zuge.

*3. Historischer Straßenbahnbetrieb* nur am 20., 21., 27. und 28. Mai 1989 ab Rud.-Breitscheid-Str. (Hbf. Seitenausgang Westseite) auf einem 45-Minuten-Rundkurs zum Ausstellungsgelände, Fotohalt in Sellerhausen. Abfahrt: von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr jeweils zur vollen Stunde. Fahrpreis 2,– M, Fahrscheinverkauf im Wagen.

## Sonderfahrten

**Bezirksvorstand Magdeburg**

Am 1. Juli 1989 Soli-Sonderfahrt Magdeburg–Klötze–Magdeburg mit den Lokomotiven 41 1185, 41 1231, 52 8132 und 65 1049. Magdeburg ab: etwa 7.30 Uhr, Klötze an/ab: etwa 10.30/16.30 Uhr, Magdeburg an: etwa 18.45 Uhr. Vorgesehen sind in Klötze: eine kleinere Lokausstellung, Vorführfahrten, Draisinenfahrten, Solibasar, kulturelle Umrahmung und Fotohalte. Teilnehmerpreise: Erwachsene 25,00 M, Kinder 15,00 M. Bestellung von Teilnehmerkarten ab 15. Mai 1989 per Postanweisung an Magdeburg-Information, Alter Markt 9, Magdeburg, 3040.

## Verschiedenes

**AG 3/7 – Dresden**

In der Saison 1989 ist von unserer AG in Absprache mit dem BT Straßenbahn des KV Pirna ein Traditionsbetrieb auf der Kirnitzschtalbahn an folgenden Tagen vorgesehen:

13./14. Mai, 3./4. Juni, 17./18. Juni, 1. Juli, 16. Juli, 29. Juli, 13. August, 2./3. September, 16./17. September, 7. Oktober. Betriebszeit: 10.30 Uhr–16.00 Uhr. Genaue Fahrzeiten sind aus den Fahrplan-Aushängen zu entnehmen (witterungs- und betrieblich bedingte Änderungen vorbehalten).

**AG 7/36 – Magdeburg**

Während der Sommermonate 1989 führen wir gemeinsam mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben einen historischen Straßenbahnbetrieb durch. An folgenden Tagen ist der historische Straßenbahnzug im Einsatz:

29./30. April, 1./13./14./15. Mai, 8./9. Juli, 9./10./23./24. September und am 7./8. Oktober. Fahrscheine zum Sondertarif sind beim Schaffner erhältlich. Weitere Informationen sind örtlichen Aushängen am Hauptbahnhof (gegenüber Taxi-Stand) sowie der Tagespresse zu entnehmen.

**AG-Gründung**

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Gartenbahn (Spurweite 500–600 mm) werden Interessenten gesucht. Sie melden sich bitte bei Herrn Hans-Joachim Meltzer, Finowstr. 10, Berlin, 1035.

**Einsatzorte des Ausstellungszuges DMV/Deutsche Reichsbahn – Reichsbahndirektion Magdeburg**

| | |
|---|---|
| Barleben | 29. April–1. Mai |
| Meitzendorf | 5.–7. Mai |
| Haldensleben | 12.–14. Mai |
| Ivenrode | 19.–21. Mai |
| Weferlingen | 26.–28. Mai |
| Eggersdorf | 2.–4. Juni |
| (775-J.-Feier m. kl. Fahrzeug-Ausstellung) | |
| Drohndorf-Mehringen | 9.–11. Juni |
| Halberstadt | 16.–18. Juni (anl. 1 000 Jahre Münz-, Markt- u. Zollrecht) 13.00–18.00 Uhr |
| Halberstadt | 19.–22. Juni 15.00–18.00 Uhr |
| Staßfurt | 24. Juni (Dampflokfest in Est. Staßfurt) 9.00–17.00 Uhr |
| Klötze | 30. Juni–2. Juli<br>1. Juli 9.00–18.00 Uhr anl. 4. Soli-Sonderfahrt |
| Wippra | 7.–9. Juli |
| Wippra | 14.–16. Juli |
| Wippra | 21.–23. Juli |
| Rübeland | 28.–30. Juli |
| Schützenfest | |
| Rübeland | 4.–6. August |
| Grasedanz Hüttenrode | |
| Blankenburg (H.) | 11.–13. August |
| Blankenburg (H.) | 18.–20. August |
| Langenstein | 25.–27. August |
| Gatersleben | 1.–3. September |
| Nachterstedt-Hoym | 8.–10. September |
| Groß Quenstedt | 15.–17. September |
| Neuwegersleben | 22.–24. September |
| Wanzleben | 29. September–1. Oktober |
| Magdeburg Hbf | 6. u. 7. Oktober 9.00–12.00 Uhr und 15.00–18.00 Uhr |

Der Ausstellungszug ist – wenn nicht anders angegeben – wie folgt geöffnet:

| | |
|---|---|
| freitags | 15.00–18.00 Uhr |
| samstags | 9.00–12.00 Uhr und 15.00–18.00 Uhr |
| sonntags | 9.00–12.00 Uhr. |

## Wer hat – wer braucht?

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1984; Müglitztalbahn; in TT: BR 64, 80, 89, 94, 24, div. Eigenbauten; Fahrzeuge BTTB; Liste anfordern. Suche: transpress-Literatur; Fahrzeuge u. Einzelteile (auch Eigenbauten) in TT, N u. Z. Heinz-Jürgen Stolz, Fr.-Heckert-Siedlung 27, Hoyerswerda, 7700.

Biete: TT; BR 92, Modelleisenbahnkalender 1980–1986, 1988; „Bahnland DDR"; „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig"; Kleine Bahn – ganz einfach; „me" Jgh. 80/81 kompl. sowie div. Einzelhefte. Liste gegen Freiumschlag. Suche: „me" bis 7/72 (auch Einzelhefte) sowie 2–6/75 (od. 75 kompl.); in TT: BR E 70. Andreas Köhler, Otto-Schlag-Str. 1, Weißenfels, 4850.

Biete: Reisezugwagen-Archiv (3. Aufl.); Verkehr d. großen Städte; in H0: BR 23, 24, 56, 38, 95 u. a.; Oldtimer; Farb-Dias versch. DR-Tfz, Schmalspurbahnen, Orient-Expr. (DDR, Sept. 88). Suche: Museumslok DR, Dias o. Fotos (auch leihw.) f. Repro von Einsätzen der DR-SVT auf Strecken der DR, ČSD, ÖBB, DSB, SJ. Olaf Steuer, Feldberger Ring 48, Berlin, 1153.
Kein Verkauf von rollendem Material!

Biete: Diapositive von Dampflokomotiven der DR (Regel- u. Schmalspur). Aktuelle Angebotsliste gegen Freiumschlag anfordern. Rainer Macht, Aug.-Bebel-Str. 3a, Ostseebad Graal-Müritz, 2553.

Suche: Trix-Expreß, Nenngr. 00, Triebfahrz., Wagen u. Zubehör, bis 1933.
Biete: H0, Triebfahrz., Wagen, div. Artikel. Gerhard Nagler, Gaußstraße 28, Karl-Marx-Stadt, 9030.

Biete: „me" Jhg. 1964, 1980, 1981 kompl. div. Einzelhefte d. Jhg. 1956, 57, 61, 62, 66, 73, 78, 79, 81. Suche: H0; BR 42, E 63, 84, SKL, Mitteleinstiegwg., Laas-Einheit, H0$_m$-Wagen. Nur Tausch. O. Voigt, Gudvanger Str. 34, Berlin, 1071.

Biete: H0-Material, Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur (Liste gegen Freiumschlag). Nur Tausch. Suche: Broschüren, Jubiläumsschriften; V 200 in H0 (Gützold); Kleinserienmodelle, rollendes Material in H0$_m$ und H0$_e$. A. Müller, Kommunardenweg 2, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: Modelleisenbahnkalender 1989; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Straßenbahn-Archiv 6". Suche: „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Schmalspurbahn-Archiv", MPSB. M. Krahl, Cyrankiewiczstr. 7, Forst (Laus.), 7570.

Biete: „Dampflokomotiven" (Slovart), Reisen m. d. Dampfbahn (neu), „Dampflok-Sonderbauarten", Reisen m. d. Schmalspurbahn, Loks der BR 50.40, „Borsig", orig. Lokschild BR 50.40. Suche: TT; Leig-Einh., Säure-, Verschlag-, Rungen-, Kühl-, O-, G-, Faßwagen, Dampfloks (Eigenbau); in H0$_e$ u. H0$_m$: Loks, Wagen, orig. Dampflokdias vor 1981. Methling, Wismarsche Str. 15, Rostock, 2500.

Suche: div. Literatur über Diesel- u. Dampflokomotiven. Olaf Meinhardt, PF 43634/C, Rudolstadt, 6820.

Biete: H0, H0$_e$ u. transpress-Literatur. Suche: Tauschpartner für H0, H0$_e$; Fotos von 600-mm-Werkbahnen; such desw. Informationen über Lok Fabr.-Nr. 7089 (Baujahr 1919) v. d. BMAG-Berlin. Suche Fotos u. Schilder – auch leihw. Frank Hoffmann, Am Vogelherd 15, Forst (L.) 3, 7570.

Biete: H0$_m$ u. H0$_e$; saubere Eigenbauten: Dampfloks, Dampf- u. Diesel-Twg, 2- u. 4-achs-Wagen, Straßenbahn-Tw u. Bw (Oldtimer), Transpress-Verkehrsgeschichte. Liste anfordern. Suche: Loks d. alten deutschen Staats- u. Privatbahnen; Glasers Annalen 1931–1943 sowie weitere Eisenbahnliteratur bevorz. Reprints. Gert Graf, M.-Liebermann-Str. 13, Wittenberg, 4601

Biete: „me" 9/70, 1, 2/78, 2/80, 2/84, 7/85, 4/86, 4, 7/87, 3, 5, 7/88. Suche: „me" 1–4/69, 5/87. J. Senf, Grotewohlstr. 22, Schwedt, 1330.

Biete: Dias u. Schwarzweißfotos Est Oschersleben 1988, Bba u. Angaben zu div. Dampflokomotiven. Suche: Eisenbahner-Zeitung „Fahrt frei" mögl. kompl. Jhg; Dias u. Fotos, Negative von BR 108, 110, 111, 112, 114, 199, Bba. sowie stat. Angaben dazu wie Beheimatg, Umb., etc. F. Köhler, Bauernwinkel 1, Ausleben, 3231.

Biete Eisenbahnfotos u. -Dias; „Eisenbahn im Eichsfeld"; „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße"; „Jugendlexikon Eisenbahn" versch. Eisenbahn-Kalender; BR 91.19; Modellbahn-Bauten; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Motor-Jahrbuch 79"; BDghwsw-Wagen in TT. Suche: H0-Straßenfahrzeuge; H0$_m$-Material HERR; „Muskauer Waldeisenbahn"; „Modellbahnelektronik"; „50 Jahre Thüringer Waldbahn"; Fahrwerk BR 55 in N m. Motor. Tausche Eisenbahn-Negative. Andreas Walter, Neue Str. 22, Fach 260-33, Gotha 8, 5800.

Biete: Fahrpläne des intern. Verkehrs DR, Winterfahrplan 1972/73, Sommerfahrplan 1972. Suche: Kursbuch der ÖBB ab 1980. Oskar Breite, Turkuer Str. 27, Rostock 22, 2520.

Biete: „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen"; Der Eisenbahnfachmann 1925/26; Die Eisenbahn im Bild (1925); TT E 70; VT 135; BR 107. Suche: TT BR 35 (BTTB); BR $50^{40}$ (Kleinserie); BR 64 (Eigenbau); Güterwg. v. ZEUKE. Nur Tausch. Hans-Joachim Ewald, Gülzower Str. 55, Berlin, 1144.

Biete: sowj. Modellautos 1:43. Suche: Modelleisenbahnmaterial in H0. G.-R. Voß, Westendstr. 22, Jena, 6900.

Biete: Baupläne von BR $18^5$; VT 137 in TT sowie BR $38^{2-3}$ in H0. Suche: Baupläne für BR 120, 03, 05, 01, DB E 103; suche desw. in TT: BR 120, 106 (Eigenbau-Loks) Tausch mögl. C. Creutziger, Roßplatz 4, Reichenbach, 9800.

Biete: TT, H0$_e$, rollendes Material u. Zubehör; umfangr. Eisenbahn-Literatur (Bücher, Zeitschriften, Broschüren, Kursbücher); Dias u. Schwarzweißfotos v. DR, PKP, ČSD. Suche: H0, H0$_e$; roll. Material, Zubehör, bes. Pilz-Material; Literatur (s. o., auch fremdspr.); über alles Liste anfordern. Bühn, PSF 10/63, Fr.-List-Str. 30, Berlin, 1197.

Biete: H0$_e$/H0$_m$-Wagen (Eigenbau, Messing). Suche: Tauschpartner f. Schmalspurmaterial u. „S'Meißner Bimmelbahnel" (nur 1. Aufl.) sowie Material üb. d. geplante Pöbeltalbahn u. die Mülsengrundbahn. W. Münnich, W.-Pieck-Str. 51, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: H0 – BR 24. Suche: H0 – BR 89. M. Kotyrba, Großhainer Str. 13, Riesa, 8400.

Biete: „me" div. Einzelhefte 1957–1987. Suche: „me" 5/65 u. 6/69 (auch kompl. Jhg. 65/69). Roland Bilz, Further Trift 9, PF 13-103-01, Karl-Marx-Stadt, 9082.

**Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 3/88.**

Suche „Diesellok-Archiv", Glasers Annalen (Dampf und Diesel), „Das Bw zur Dampflokzeit", Saalbahn zu kaufen. Nur Zuschr. an: F. Richter, Dorfstr. 29, Ahrensfelde, 1291

Suche BR 35 in TT u. 242. Pfeil, R.-Breitscheid-Str. 35, Sondershausen, 5400

Suche für Nenngr. Z rollendes Material, Schienen sowie Zubehör zu kaufen (alles Eigenb.). V. Köttnitz, PF 17, Schöpsdrehe, 9901, Tel.: Plauen 2 04 84

Suche Gartenbahn, Spurw. 45 mm, rollendes Material zu kaufen. V. Köttnitz, PF 17, Schöpsdrehe, 9901, Tel.: Plauen 2 04 84

Suche H0-Güterwg. u.-Personenwg. der DR bis 1968 (auch gute Um- od. Eigenbauten). M. Flade, W.-Pieck-Ring 27, Brand-Erbisdorf, 9230

Suche 01 von Stadtilm, lange Ausführung, von Märklin R 66/12 920 sowie rollendes Material u. Zubehör. M. Schröder, Annenstr. 6, Plauen, 9900

Suche für Nenngröße TT neuwertige BR 118 mit neuen Kupplungen zu kaufen. Angebote m. Preisangabe an: F. Hofmann, Ludwigstr. 17, Meerane, 9612

Suche Kleinstdrehmaschine zu kaufen. Angebote nur schriftl. an: H. Rieger, Otto-Nagel-Str. 68, Bautzen, 8600

Suche Märklin u. Trix H0/00-Bauten in Blech u. Holz und Märklin Typ „Krokodil". F. Hanisch, Alte Gehegstr. 36, 17/27, Saalfeld, 6800, Tel.: 39 47

Sammler sucht Märklin 00, z. B. TWE 700, HR 700, RS 700 usw., bis 1945. Reichardt, Zingster Str. 38, Berlin, 1095

Suche Bücher: „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Schmalspurbahnen zw. Spree u. Neiße", „Schiene, Dampf u. Kamera", E 70 in TT. H.-J. Hellwig, Leninplatz 23, Görlitz, 8900

Suche „me" 1980–1985 u. 5, 11, 12/86. Schrader, F.-v.-Schill-Str. 40, Magdeburg, 3037

Suche Dampfloks sowie M 61 und S 699 (auch Ersatzteile) und versch. Waggons, alles Nenngr. N. Nur schriftl. Angebote mit verbindl. Preis an: M. Kyber, J.-Gagarin-Str. 11, Altenburg, 7400

Suche Weichen Spur 0 (Märklin o. Bing). Tausch ist möglich. G. Kostroun, Dresdner Str. 13, Radeberg, 8142

Suche Kleinserienteile, H0 Dampfloks u. Güterwagen, H0-Kataloge im Tausch/Kauf. R. Kehl, v.-Harnack-Str. 3, Zeitz, 4900

Modelleisenbahn Nenngr. N Liste auf Anforderung gegen 0,30 M (Briefmarken) von M. Ulrich, PSF 264/16, Berlin, 1141

Suche Emailschilder m. Darstellungen des Verkehrswesens, Kfz- u. andere Bereiche d. Technik u. Lebensmittelbranche m. figürl. Darstellung. Übernehme alle Zusatzkosten. Dr. Föse, K.-Gottwald-Str. 93, Halle, 4020

Wer kann helfen? Suche H0 BR 23, 66, 80, 89, 64, V 200, Gehäuse 64, 89, 50; $H0_m$-, $H0_e$-Mat. aller Art. Angebote nur schriftl. m. Preisang. an: Geißler, 123-13, Dresden, 8017

Suche Material, auch Zubehör, für Nenngr. N. Bitte schriftlich an: Uwe Rothkehl, Hans-Sachs-Str. 55, Cottbus, 7500

Suche alte Modellmotoren (Benziner, Glühzünder, Diesel), Dampfmaschinen, Modellbau- u. Luftfahrtlit. Reichert, Külpstr. 12, Stralsund, 2300

Suche Liter. über die norddt. Klein- u. Privatbahnen u. üb. ELNA-Loks. W. Heidbrink, Hohe Kreuzstr. 11, Nordhausen, 5500

Suche BR 55 in N, auch def. U. Blumenthal, Am Faulen See 3, Berlin, 1092

Kaufe Drehscheibe, Lokschuppen (H0-PIKO) sowie Weichen, Prellböcke (H0-Märklin-Metallgleis). Backhaus, PSF 6, Bad Salzungen, 6200

Suche Gleismaterial Pilz, H0 BR 103, Gehäuse BR 80, E 46, VT 135. Biete H0-Windbergwagen, Klappdeckelwagen, TT BR 81, BR 92, Abteilwagen, 3achs. Trotzkowski, Fr.-Viertel-Str. 30, K.-Marx-Stadt, 9052

Tausch! Biete H0 BR 10 oder BR 93 (Eigenb.). Suche BR 84. Jetke, Fritz-Siemon-Str. 26, Leipzig, 7024

Tausche H0-, $H0_e$- und $H0_m$-Material. Suche Lok E 46, BR 62 (Bergfelde), 03 (Schicht) sowie Eigenb. Schienenmaterial und Uhrmacherdrehmaschine. Tausche auch roll. Material und Eisenbahnbauten. Angebote an: Hans Six, Kreuzstr. 13, Meiningen, 6100

Biete „Dampfl.-A. 2", „me" Jg. 79/80 und Einzelhefte, „Glasers Annalen 1900–10", „Lokf. Borsig". BR 23, V 200, DB; SVT 2tlg. DR, Rollböcke, roll. Mat. H0 (Wert etwa 1 500,– M). Suche „me" vor 77, „Dampfl.-A. 3", Lok- u. Tenderbausätze, roll. und Gleismaterial $H0_e$ (HERR/„tm"), Gehäuse BR 84, H0-Mat. Nur Zuschrift an: St. Dreher, Am Tierpark 54, Berlin, 1136

Biete Dampfl.-A. 1, 4, „Mügl.-Talb.", „EB in Meckl.", „G.-Pf.-Wuitz-M.", Eb-Jahrb. 79, 82, 83, 85. Suche „Schmalsp. in Sa.", „BR 44", „Dampfl. gestern u. heute (Maedel). Thomas Koch, Fröbelstr. 13, Erfurt, 5023

Biete „Lokomotiv-Archiv Bayern", „Dampfl.-Arch. 2, „Dampfl.-Sonderbauarten", „Seilbahnen in der DDR", „Eisenbahnatlas DDR", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Der Bayr. Bf. in Leipzig", „Die Brandenb. Städteb.", „Straßenb. in K.-M.-Stadt". Suche „Dampfl.-A. 1", Eisenbahn-Jahrbücher 1963, 64, 65, 68, 71. Nur Tausch, mit Wertausgl. Hohlfeld, Str. d. Freundschaft 15, Großbreitenbach, 6309

Biete „me" 7/83–12/84. Suche BR 110 TT. A. Reipsch, Eisblumensteig 28, Berlin, 1190

Biete TT-Fahrzeuge, Zubehör, Literatur, Kataloge, Kalender. Suche $H0_e$-Fahrzeuge. K. Scheidler, Plönzeile 21, Berlin, 1160

Suche transpress-Literatur, u. a. „Umbauten und Frisuren", TT BR 35, auch def., u. Ersatzt. sowie Eigen- u. Umbauten. Biete „Als die Züge fahren lernten". Fred Krüger, Jungfernstieg 25, Haldensleben, 3240

Suche HERR-Schmalspurmodelle, „technomodell" $H0_e$, $II_e$, Fahrleitungsmaste (Metall), Schienenprofil, Eisenbahnlit. Biete H0-Automod., $H0_e$-, H0-Wagen. M. Rabe, Nr. 3, Kuhschnappel, 9271

Biete umfangr. roll. Material, Gebäude, Schienen, Zubehör f. N u. Lit. „Windbergbahn", „Als die Züge fahren lernten", 800,– M, oder Tausch. Suche H0-Dampfloks u. Wagen. M. Markgraf, Fichtestr. 4, Leipzig, 7030

Biete H0-Mat., Autos 1:87, Lit. Suche N- u. S-Mat., alte Blechautos, „BR 44", „Schiene, D. u. Kamera", Spielz.-Kat. vor 1965. U. Linnbach, PF 39, Lichtenstein, 9275

Biete Hruska 84, bestens erhalten, 89 DR, 80, 66, 64, 50, 42, 38 (pr. P 8), 24, 23, alles H0. Suche Dampfl. H0, außer PIKO. Henry Werner, Gustav-Wunsch-Str. 13, K.-Marx-Stadt, 9031

Biete BR 98 H0 (Eigenb.). Suche BR 01 n. A. Spur 0 Stadtilm. Colditz, Sallauminer Str. 46, Lugau, 9159

Biete H0 BR 95, 86, 75, 66, 41, 55 B/NS, 118.0 rt./bl., VT 70, 135, 137, Dampfl.-A. 1, 2, Bahnhofsb. II, Mb.-Lex., M 140, MK 4 (R. P.). Suche BR 52 W. t., 23 u. Vorläufer, 24, 42, 44, 56-AEG, 50, 58, 62, 64, 89, 91, BR 84-Teile, T 3 o. Bausatz (teilw. Eigenb.), Lokgehäuse, $H0_m$-Rollw., $H0_m$-/$H0_e$-Mat., Altenberger ZZ-51-Aral, Bi 24, Drehsch., „BR 44", „Mb.-Anlagen", Kataloge, Lokschild., Steifrahment., Wannent., 2'2' T 26 m. Antr. Wiede, Am Scheunenberg 22, Bad Freienwalde, 1310

Biete transpress-Lit., Reprinte, EB-Lit. vor 1900, Modell Prussia u. 3 Wg. (H0-Eigenb.), Lokschilder. Suche BR 84, $H0_e$, $H0_m$, Altenberger, Lit., Firmenschilder, Eilzugwg. (DRG), nur Tausch. E. Richter, Reichenhaller Str. 1, Dresden, 8021

Biete Fachliteratur: „Ellok-Archiv", Bahnland DDR, Auf kl. Spuren, MPSB, Windbergb., Bayrischer Bf in Leipzig, Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße, Harzquerb., Selketalb., Saalb. Suche Baureihe 44., T. Ungelenk, Arndtstr. 20, Gotha, 5800

Biete in H0 BR 24, 66, 55, 89, 106, 75, 110, Kranzug, VT 135 Oberlichtwagen, Selbstentladew., in TT BR 35, 56, 86, 81, 92, 80 u. 64 (Eigenbau) Rokal-Material, Liter., in N BR 55 u. Kat. u. v. a. m. Suche in H0 BR 84 u. 91, in TT BR 22, 41, 44, 52, 58, E 70, V 200 „Silverlines", CCCP, Verschlagwagen, Literatur. R. Juchler, Rilkestr. 64, PSF 81-32, Karl-Marx-Stadt, 9081

Liebhaber sucht Modellautos aller Größen aus Metall, Bakelit, Plaste, Holz, bis etwa 1980, sowie HERR-$H0_m$-Lok u. -Wagen. Michael Barth, Am Bahrehang 90, Karl-Marx-Stadt, 9081

Suche sehr gut erhaltenes H0-Material. Verkaufe TT-Material, alles neuwertig., etwa 1 500,– M. W. Broska, An der Siedlung 4, PF 21-03, Treuen, 9708

Verkaufe TT 6 Loks, 450,– M; 10 Wagen, 100,– M, und Ersatzteile von 2,– M bis 15,– M. Suche T 334, V 200 SJ CCCP. T. Woehlte, Karlstr. 3, Elster (Elbe), 7903

Biete „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Dampflok-Sonderbauarten", „Reisezugwagen-A. 2", Straßenbahn-A. 5, 6, Mo.-Kalender 83 b. 86, 88, Lokarchiv Sachsen 1 u. 2, „Lex. Eisenb.", „Lex. Modelleisenb.". Suche „Die BR 44", Betriebsbücher, EDV-Schilder BR 44 (nur Tausch). J. Dähn, K.-Marx-Allee 58, Erfurt, 5066

Verk. H0 BR 38 (Eigenb.), 220,– M; 56, 205,– M; 95, 245,– M; 185, 195, 129,– M. Suche in H0 BR 23, 24, 81, 89, 91. Zuschr. an: G. Buhr, Obere Salzastr. 10, Bad Langensalza, 5820

Biete TT E 70, T 334, Eisenbahn-Jahrbuch 85, „Li. u. re. d. kl. Bahnen", „Die Müglitztalbahn", „Die Modelleisenbahn 1" v. Trost; „Schmalspurbahnen zw. Spree u. Neiße", „Bogenläufer-Spielbahn-Supermodell", „Die Dampflokomotive", „Dampflokomotiven d. DR" v. Wendler. Suche TT BR 106, 120, 44, 52 u. 95 (Eigenb.); Bücher „BR 01" u. „BR 44", „Bw zur Dampflokzeit", „Lokomotiven der DR", „Schiene, Dampf u. Kamera". Koch, Vilniusstr. 7/82, Erfurt, 5062

Biete „Eisenbahnen in Mecklenburg", „Dampflok-Archiv 4", „Straßenbahn-Archiv 2", Glasers Annalen 1900–1910, 1911–1918, „Die Lokomotivfabrik Borsig", in TT BR 56, BR 92, sowie diverses Gleismaterial; Liste anfordern. Frank Siebrecht, A.-Becker-Str. 19, Hagenow, 2820

Verkaufe Märklin-Bahn H0 um 1956, voll funktionstüchtig, 2 Loks, 2 Trafos, Wagen, Gleise, 6 Weichen, 1 Doppelkreuzungsw., 500,– M. Voges, Dönhoffstr. 32, Berlin, 1157, Tel.: 5 08 14 90

Verk. „Die Rübelandbahn", „Berlin und seine S-Bahn", neuw. Suche ähnl. Lit. Pechmann, Amelungstr. 12, Quedlinburg, 4300

Biete „Strab.-A. 1", „Strab. in Karl-Marx-Stadt", „Histr. Bahnhofsbauten II", Me-Kalender 1988, Broschüre Histr. Beiwagen 751, „Die Müglitztalbahn", „Die Brandenburgische Städtebahn". Suche Straßenbahn- u. Obusliteratur, Modellstraßenbahnen. Zuschr. an: R. Klettke, Schmiedstr. 26, Halle, 4020

Biete Märkl. 00 10 G-Wg, Gleismat., Zub. v. 45, TM 800, P.-Zug $H0_m$. Suche Märkl. 0, bes. 4achs. P-Wg. 1886 u. 17510 P.-Wg., Lok auch als Fragm. Zuschr. an: R. Hempel, PF 4016, Göritz, 6551

Verkaufe H0-Tfz. f. 30,– M b. 200,– M. Liste gegen Freiumschlag. B. Heinrich, Karl-Marx-Str. 17, Burgstädt, 9112

Verkaufe TT-Modellbahnanlage, 2,00 m × 1,20 m, 2 Etagen, div. Loks, Wagen und viel Zubehör, umständh. f. 1 600,– M. A. Jennert, Dr.-S.-Allende-Str. 168, Karl-Marx-Stadt, 9044

TT-Liebhaber! Verk. Anlage mit viel Zubehör, Preis 1 790,– M. Klose, A.-Bebel-Str. 12, Langebrück, 8102

Verkaufe umfangr. Sammlung Spur 0, Liebmann-Stadtilm, Gesamtwert 3 500,– M, oder Tausch gegen ESPEWE-Wiking-Straßenfahrzeuge in H0. Angebotsliste anfordern. Wohlert, Jacques-Duclos-Str. 82a, Berlin, 1156

Gebe ab Märklin-Set, Nenngr. H0, Dampflok u. 2 Pers.-Wagen. M. Seiler, Goethestr. 2, Steinpleis, 9626

Verkaufe Nenngr. N 19 Loks, roll. Material, Gleismat., Fahrleitungsteile u. a. Liste anfordern. G. Helbig, Zaschendorfer Str. 52, Meißen, 8250

Verkaufe Gartenbahn (Schmalsp. M 1:22,5), Loks, Personen- u. Güterwg., Gleise u. Weichen auch einzeln z. Gesamtpreis von 6 000,– M. H. Lücke, Am Kanal 36, Eberswalde-F. 1, 1300, Tel.: 2 24 13

Kaufe ständig Matchbox- und Plastmodellautos. M. Jacobs, Sandstr. 70, Gardelegen, 3570

Wilfried Seewald, Dresden

# Modellbahnfahrzeuge aus Bausteinen

## Gedanken zur Produktpflege

*„me" berichtete im Heft 1/89 auf Seite 21 über die weiterentwickelten PREFO-Modelle Cv 32 und Pwi 32. Nachstehender Beitrag bildet dazu eine interessante Parallele und enthält wichtige Gedanken, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.*
*Die Redaktion*

Die in den letzten Jahren vom VEB PREFO auf der Leipziger Messe vorgestellten Modellbahnfahrzeuge stellen sogenannte „unechte Neuheiten" dar. Das heißt, für den oberflächlichen Betrachter stellen sie nur Dekorationsvarianten dar. Daher werden viele Modelleisenbahner mit der Industrie unzufrieden sein. Das ist jedoch vollkommen ungerechtfertigt. Denn wer genau hinsieht, wird deutliche technische Unterschiede zu den Basismodellen erkennen.
Alljährlich verlangen die Modellbahnfreunde nach ihrem Wunschmodell. Daß dabei immer mehr Details gefordert werden, ist einerseits verständlich wie andererseits unvernünftig. Es geht nicht, daß mit riesigem Aufwand ausgefallene Modelle in Vitrinenqualität für wenige Experten gefertigt werden. Denn nicht die wenigen „Nietenzähler" rechtfertigen eine Serienfertigung von Erzeugnissen, die zwangsläufig einen hohen Preis haben und meist nicht dem robusten Fahrbetrieb genügen. Natürlich ist mit der großen Breite von Phantasiemodellen in Junior-Packungen auch kein Stammkäuferkreis zu bilden, fehlt doch hier der Übergang zur Modelleisenbahn. Sicherlich bedarf es beim Kombinat Spielwaren einiger ernsthafter Überlegungen, um dieses Problem zu lösen. Mit der Entwicklungslinie BR 01, BR 41 und BR 03 ist doch schon einmal ein recht passabler Weg beschritten worden!
Gewisse Kompromisse müssen bei der Produktion von Modellbahnartikeln ganz einfach eingegangen werden. Es muß stets sehr gut abgewogen werden, wo Kompromisse angebracht sind, damit sie nicht störend wirken. Es wäre unvernünftig, alles kompromißlos ins Modell zu übertragen. Zumal auch Gleise und Gleispläne aus verschiedenen Gründen wiederum nur Kompromisse sind.
Vergleicht man das im Handel angebotene Material mit dem PIKO-Katalog, so ist trotzdem festzustellen, daß damit durchaus eine Modellbahnanlage gestaltet werden kann. Triebfahrzeuge aller Traktionsarten und Einsatzgebiete sind ebenso vorhanden wie dazu erforderliche Wagen. Doch schon die Bilder verraten es: Die meisten Modelle sind recht betagt. Ein Blick in ältere Kataloge bestätigt dies. Sicherlich ist der Unterschied zwischen älteren und neueren Modellen bei den Triebfahrzeugen auffälliger.
Neue Erzeugnisse erfordern einen hohen Werkzeugbauaufwand. Die Spritzgußwerkzeuge können auch nur von besonders qualifizierten Werkzeugmachern und Graveuren angefertigt werden. Sowohl Werkzeugbaukapazität als auch geeignete Werkzeugmacher stehen nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Es gilt also, mit geringem Aufwand die in der Produktion befindlichen Erzeugnisse so zu gestalten, daß eine rationelle Fertigung möglich ist. Daß dabei auch die heutigen Modellbahnstandards zu berücksichtigen sind, sollte als selbstverständlich angesehen werden. Nur so ist die im Katalog enthaltene Palette von Modellbahnfahrzeugen weiter zu sichern.
Mit dem neugestalteten Kesselwagenprogramm und der zweiachsigen Personen- und Gepäckwagen des VEB PREFO wurde ein entscheidender Schritt bei der Produktpflege gemacht. Sind doch die Personen- und Packwagen seit 1958 im Produktionsprogramm (unterschiedliche Hersteller). Sie dürften damit die ältesten produzierten Modelle sein, die noch immer mit Hilfe der Erstwerkzeuge entstehen. Auch der Kesselwagen wird fast so lange hergestellt – seit 1962.
Technisch wesentlich verändert wurden die Fahrgestelle. Die Fahrzeuge erhielten völlig neu konstruierte Rahmen. Ein bemerkenswerter Rationalisierungseffekt konnte durch ein Miramidachslager anstelle der Blechteile erreicht werden, die beim Kesselwagen noch mit Polystyrolteilen komplettiert sind. Das neue Achslager sieht nicht nur besser aus, es kann auch für andere zweiachsige Wagen genutzt werden. Das wurde möglich, weil die bei Personen- und Güterwagen unterschiedlichen Federpakete am Rahmen angespritzt sind. Damit ist beim Kesselwagen auch der störende Spalt zwischen Federschaken und Rahmen entfallen.
Die Schnittstelle zum Anbringen der Puffer wurde vereinheitlicht. Waren früher die Pufferhülsen am Güterwagenrahmen angespritzt und am Personenwagen der ganze Puffer, so tragen die Pufferbohlen jetzt ein Loch. Jetzt können vorbildgetreue Stangen- und Hülsenpuffer je nach Modell problemlos befestigt werden. Damit verbessert sich auch das Aussehen der Puffer.
Durch eine neue Technologie beim Anbau der Ladetürstufen am Pwi 32, der ansonsten das gleiche Fahrgestell wie der Bi 33/Cv 32 hat, konnte das Modell in diesem Bereich optisch aufgewertet werden. Durch die (nun wieder) angespritzten zweiten Trittstufen am Rahmen des Pwi 32/Bi 33 wird der Eindruck des Wagens weiter verbessert. Die verschweißten Kupplungshalter entfielen. Die bei den „Delikat"-Erzeugnissen (DRG-Varianten) unter dem Personenwagenboden befindlichen Bremsapparatenachbildungen werden auch bei den Güterwagen verwendet. Damit liegt zwar beim Personenwagen der Hilfsluftbehälter nicht exakt an der richtigen Stelle, doch scheint das ein vertretbarer Kompromiß zu sein.
Die für die DRG- und K. Sä. St. E. B.-Modelle verwendeten Radsätze nach NEM 311 geben den Fahrzeugen ein ausgezeichnetes Laufverhalten. Da der Aufwand für die Fertigung (Toleranzen, Formstähle, Fügbarkeit) wesentlich höher ist als bei den sonst gebräuchlichen Radsätzen, können die anderen Fahrzeuge leider nicht damit ausgerüstet werden.
Ein weiterer wesentlicher Schritt bei der Rationalisierung stellen die Kupplungsaufnahmeschächte nach NEM 362 dar. Damit lassen sich nicht nur Kupplungen anderer Hersteller verwenden. Auch der Dejustage der Kupplung durch rauhen Fahrbetrieb ist vorgebeugt. Der Rationalisierungseffekt liegt im Verwenden einer Standardkupplung für alle diese Wagen. Das Anfertigen verschiedener Kupplungslängen entfällt. Außerdem ist der Aufwand bei der Produktion der Kupplungen gesunken (zwei Teile statt vier). Die Kupplungshalterung beim Pwi 32/Bi 33 wird von einer Kulisse so geführt, daß dadurch das Puffer-an-Puffer-Fahren möglich ist. Nicht alle Hersteller von Modellbahnfahrzeugen haben bisher dieses Ziel erreicht. Auch wenn noch kein DDR-Produzent einen automatischen Kurzkupplungskopf anbietet, kann mit der beigelegten Kurzkuppelstange doch eine preiswerte Lösung angeboten werden, um einen vorbildgetreuen Fahrbetrieb durchzuführen.
Die so entscheidend modernisierten Unterteile der Wagen wurden mit modifizierten Oberteilen ausgestattet, die die Modelle attraktiver machen. Wünschenswert wären jetzt aber auch neue Oberteile, die gänzlich neue Wagen entstehen lassen.
Es ist klar, da sich die beschriebenen Änderungen auf den Preis der Produkte niederschlagen. Zumal die Preise der Ursprungsmodelle in einer Zeit entstanden, wo Löhne und Materialkosten wesentlich niedriger waren. Dem Modelleisenbahner wird dafür aber auch wesentlich mehr geboten. Durch gleiche Bauteile für mehrere Wagen läßt sich der Preisanstieg in Grenzen halten. Dieses Bausteinprinzip ist übrigens durchaus vorbildgetreu!
Ohne die hier beschriebenen Neuerungen hätten die erwähnten Modellbahnfahrzeuge nicht mehr lange produziert werden können. Deshalb sollte man sich nicht über die höheren Preise ärgern. Vielmehr ist die Weiterentwicklung im Sinne der Modellbahn und das Herstellen von Modellbahnfahrzeugen über einen zukunfsicheren Zeitraum von uns Modelleisenbahnern zu begrüßen. Schließlich müssen die Investitionen wieder erwirtschaftet werden, und der Betrieb muß einen Gewinn erzielen!
Es bleibt uns also nur zu wünschen, daß diese Modelle bald in den Handel kommen und der VEB PREFO die übrigen Modelle ebenso gut überarbeitet.

# Aufruf zum XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1989

Im Auftrag des Rates der Modellbauer des ZA SVAZARM Praha und der 112.0 SVAZARM Brno (ČSSR) wird vom Klub der Modelleisenbahner KZM in Brno der XXXVI. Internationale Modellbahn-Wettbewerb in Brno veranstaltet.
Um die schon traditionell gewordene freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner vieler Länder weiter zu vertiefen, werden die Modellbauer aus allen Ländern Europas aufgerufen, am XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb teilzunehmen. Der Wettbewerb findet zur Erinnerung an die Ankunft des ersten Zuges in Brno im Jahre 1839 statt. Damit wird zugleich das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen auf dem Gebiet der ČSSR gewürdigt.

**1. Zeit und Ort**
Die Jury wird vom 22. bis 25. September 1989 im Technischen Museum von Brno tagen.

**2. Teilnahmeberechtigung**
Alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen, sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften aus allen europäischen Ländern können am Wettbewerb teilnehmen. Ausgeschlossen davon sind jedoch die Angehörigen der internationalen Jury.

**3. Wettbewerbsgruppen**
Kategorie A *Triebfahrzeuge*
*A 1 Eigenbau – Es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden.*
*A 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht*
*A 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodelles unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps*
*Kategorie B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge*
B 1 Eigenbau – Es dürfen nur Radsätze, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
B 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht
B 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodelles unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps
Kategorie C *Verkehrstypische Hoch- und Kunstbauten des schienengebundenen Verkehrs*
Kategorie D *funktionsfähige technische Betriebsmodelle des schienengebundenen Verkehrs*
Kategorie E *Vitrinenmodelle*
Kategorie F *Dioramen des schienengebundenen Verkehrs*

**4. Bewertung**
Sämtliche Modelle werden durch eine internationale Jury auf der Grundlage vereinbarter Grundsätze bewertet. Die Jury setzt sich aus je zwei Vertretern der Modellbahnverbände der ČSSR, DDR, VRP, UdSSR und UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der ČSSR.

**5. Einsendung der Modelle**
Die Wettbewerbsmodelle sind bis zum 15. September 1989 zu senden an:
Karel Kron; Ukrajinská 5; ČS – 62500 Brno
Zu jedem Modell gehören folgende Angaben:
Name, Vorname des Modellbauers
Geburtsjahr
Anschrift
Modellbezeichnung (deutsch)
Wettbewerbsgruppe (gemäß 3.).
Angaben zur Bedienung des Modells, soweit diese notwendig sind. Unbedingt ist anzuführen, welchen Mindestradius das Modell befahren kann.

**6. Verpackung und Versicherung**
Die Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung zahlt der Einsender. Das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der ČSSR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

**7. Bewertungsliste**
Allen Modellbahnverbänden, deren Mitglieder am Wettbewerb teilnehmen, wird die offizielle Bewertungsliste zugesandt. Außerdem wird die Bewertungsliste in der Zeitschrift „modelleisenbahner" veröffentlicht.

**8. Modellbahn-Ausstellung**
Alle Wettbewerbsmodelle werden vom 9. Oktober bis 11. November 1989 im Technischen Museum Brno auf einer Modellbahn-Ausstellung zu sehen sein. Sie wird täglich außer montags von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet sein.

***112. ZO SVAZARMU***
***Klub železničních modelářů***
***Brno (ČSSR)***

## Hinweise für die Teilnehmer aus der DDR

Damit sich die Modelleisenbahner der DDR zielgerichtet auf die Teilnahme am Modellbahnwettbewerb 1989 vorbereiten, werden von der Kommission für Wettbewerbe des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR folgende Hinweise gegeben:
Als Teilnahme- und Bewertungsbedingungen können zur Orientierung die im Aufruf zum XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1989 aufgeführten Angaben zugrunde gelegt werden.
Alle Teilnehmer aus der DDR erwerben sich das Anrecht zur Teilnahme am XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb nur über die Beteiligung an den Bezirkswettbewerben des für ihren Wohnsitz zuständigen Bezirksvorstandes des DMV.
Als einheitlicher Einsendeschluß gilt der 20. August 1989 (Datum des Poststempels).
Die Wettbewerbsbeiträge sind an nachstehende Anschriften der Bezirksvorstände bzw. Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zu senden oder können dort persönlich abgegeben werden:

*Bezirksvorstand Berlin*
Wilhelm-Pieck-Straße 142, Berlin, 1054;
bei persönlicher Abgabe: Poststelle der Rbd Berlin (Adresse wie vor)
*Bezirksvorstand Cottbus*
Geschäftsstelle, Bahnhofstraße 43, Cottbus, 7500;
Arbeitsgemeinschaft 2/8 Niesky: Eckart Schwerdtner, Straße der 2. Polnischen Armee 26, Niesky, 8920;
*Bezirksvorstand Dresden*
Sekretariat, Antonstraße 21, Dresden, 8060;
Arbeitsgemeinschaft 3/3 Zwickau, Crimmitschauer Str. 16, Zwickau, 9541;
Arbeitsgemeinschaft 3/13 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Bärthel-Str. 1, Karl-Marx-Stadt, 9005;
*Bezirksvorstand Erfurt*
Sekretariat, PSF 725, Erfurt, 5010
bei persönlicher Abgabe: Bahnhof Erfurt West, Binderslebener Landstraße 31;
*Bezirksvorstand Greifswald*
Sekretariat, Johann-Stelling-Straße 30, Greifswald, 2200;
*Bezirksvorstand Halle*
Sekretariat, Georgiring 14, Leipzig, 7010;
*Bezirksvorstand Magdeburg*
Sekretariat, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010;
*Bezirksvorstand Schwerin*
Uwe Gierhan, Wallstraße 40, Schwerin, 2755;

Alle Teinehmer sollten unbedingt auf eine sichere und transportfreundliche Verpackung achten. Desgleichen sind den Exponaten die entsprechenden Dokumentationen beizufügen.
Wir wünschen allen interessierten Modellbahnfreunden viel Erfolg und hoffen auf eine rege Beteiligung.

*Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR*
*Präsidium*
*Kommission für Wettbewerbe*

## XXXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1988 in Warschau

1



2



1 Lok Kö 0187 (H0) von U. Schulz (DDR), Kategorie A 1, 3. Preis, 85,6 Punkte

2 Lok 95 1027 (H0) von U. Beyreuther (DDR), Kategorie A 3, 3. Preis, 87,4 Punkte

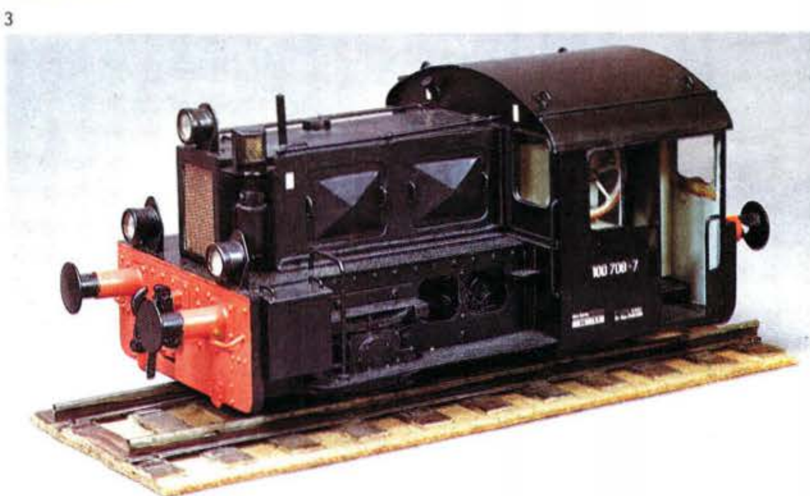
3 Lok 100 708 (II) von M. Seegert (DDR), Kategorie A 1, 3. Preis, 87,2 Punkte

4 H0-Güterwagen, v. l. n. r.: Z-Wagen des Gattungsbezirks Karlsruhe von A. Hentschel (DDR), Kategorie B 2, 78,0 Punkte (siehe „me" 11/85, S. 23); O-Wagen des Gattungsbezirks Halle von H. Werler (DDR), Kategorie B 3, 89,2 Punkte, 3. Preis; O-Wagen des Gattungsbezirks Schwerin von H. Werler (DDR), Kategorie B 2, 91,6 Punkte, 2. Preis.

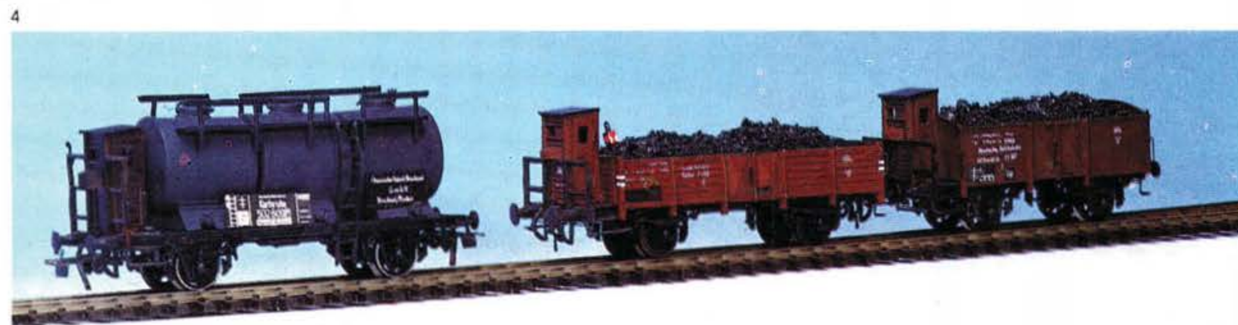
5 Culemeyer-Anschluß (H0) von H. Volschow (DDR), Kategorie F, 3. Preis, 89,8 Punkte

Fotos: Albrecht, Oschatz

3



4



5



Auf der Leipziger Frühjahrsmesse zeigte der VEB VERO Olbernhau erstmals das Modell des Bahnhofs „Grünberg" im Maßstab 1:87. Bereits während der Leipziger Herbstmesse 1988 fand der Bahnhof „Geyer" viel Aufmerksamkeit (s. a. „me" 11/88, S. 25).

Fotos: Albrecht, Oschatz

16330 4
BOTH,H
1197 2021 3269
100 000 002
KHWG 284

